

Inhaltsverzeichnis

4.3	Strassen- und Schienenverkehrslärm	3
4.3.1	Einleitung / Methodik des Fachbereichs	3
4.3.2	Geänderte Grundlagen / Voraussetzungen	5
4.3.3	Überprüfung der Umweltauswirkungen 2020	6
4.3.4	Überprüfung der Umweltauswirkungen 2025	7
4.3.5	Gesamtbeurteilung der Umweltverträglichkeit aus Sicht des Fachbereichs	33
4.3.6	Anhang	34

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 4.3-1:	Planausschnitt Bereich B10 Verlegung, Aichhof und Rauchenwarth	26
Abbildung 4.3-2:	Planausschnitt Bereich Rauchenwarth	27
Abbildung 4.3-3:	Planausschnitt Bereich Rauchenwarth Immissionspunktberechnung	28
Abbildung 4.3-4:	Rasterlärmkarte Straßennetz Nullszenario 2025, Lden als Grundlage für Berechnung der Differenzlärmkarte	47
Abbildung 4.3-5:	Rasterlärmkarte Straßennetz Planszenario 2025, Lden als Grundlage für Berechnung der Differenzlärmkarte	48
Abbildung 4.3-6:	Differenzlärmkarte Straßennetz Planszenario 2025 - Nullszenario 2025, Lden	49
Abbildung 4.3-7:	Differenzlärmkarte Straßennetz Planszenario 2025 - Nullszenario 2025, Ld	50
Abbildung 4.3-8:	Differenzlärmkarte Straßennetz Planszenario 2025 - Nullszenario 2025, Le	51
Abbildung 4.3-9:	Differenzlärmkarte Straßennetz Planszenario 2025 - Nullszenario 2025, Ln	52

Tabellenverzeichnis

Tabelle 4.3-1: Übersicht Verkehrsdaten Straßenverkehr, Nullszenario 2025.....	9
Tabelle 4.3-2: Übersicht Verkehrsdaten Straßenverkehr, Nullszenario 2025.....	10
Tabelle 4.3-3: Übersicht Verkehrsdaten Straßenverkehr, Nullszenario 2025.....	11
Tabelle 4.3-4: Übersicht Verkehrsdaten Straßenverkehr, Planszenario 2025.....	12
Tabelle 4.3-5: Übersicht Verkehrsdaten Straßenverkehr, Planszenario 2025.....	13
Tabelle 4.3-6: Übersicht Verkehrsdaten Straßenverkehr, Planszenario 2025.....	14
Tabelle 4.3-7: Bezeichnung der Immissionspunkte in der Umgebung des Flughafens.....	15
Tabelle 4.3-8: Objekte mit lärmsensibler Nutzung oder Sondernutzung Teil 1, SE000 bis SE037	16
Tabelle 4.3-9: Objekte mit lärmsensibler Nutzung oder Sondernutzung Teil 2, SE038 bis SE315	17
Tabelle 4.3-10: Objekte mit lärmsensibler Nutzung oder Sondernutzung Teil 3, SE316 bis SE355	18
Tabelle 4.3-11: Immissionspunkte erweitertes Gebiet um Flughafen	19
Tabelle 4.3-12: Zunahme DTV Planszenario 2020 zu Nullszenario 2020, Teil 1	22
Tabelle 4.3-13: Zunahme DTV Planszenario 2020 zu Nullszenario 2020, Teil 2	23
Tabelle 4.3-14: Zunahme DTV Planszenario 2020 zu Nullszenario 2020, Teil 3	24
Tabelle 4.3-15: Detailergebnisse Immissionsberechnungen Straßenverkehr Rauchenwarth	28
Tabelle 4.3-16: Zusammenstellung der maximalen Schalldruckpegeländerungen in den Ortschaften, vorläufige Tabelle	31
Tabelle 4.3-17: Detailtabelle Verkehrsdaten, Nullszenario 2025 Teil 1	35
Tabelle 4.3-18: Detailtabelle Verkehrsdaten, Nullszenario 2025 Teil 2	36
Tabelle 4.3-19: Detailtabelle Verkehrsdaten, Nullszenario 2025 Teil 3	37
Tabelle 4.3-20: Detailtabelle Verkehrsdaten, Planszenario 2025 Teil 1	38
Tabelle 4.3-21: Detailtabelle Verkehrsdaten, Planszenario 2025 Teil 2	39
Tabelle 4.3-22: Detailtabelle Verkehrsdaten, Planszenario 2025 Teil 3	40
Tabelle 4.3-23: Detailergebnisse Immissionsberechnungen Straßenverkehr Teil 2, Achau - Groß Enzersdorf	42
Tabelle 4.3-24: Detailergebnisse Immissionsberechnungen Straßenverkehr Teil 2, Groß Enzersdorf – Mühlleiten	43
Tabelle 4.3-25: Detailergebnisse Immissionsberechnungen Straßenverkehr Teil 3, Münchendorf – Schwechat.....	44
Tabelle 4.3-26: Detailergebnisse Immissionsberechnungen Straßenverkehr Teil 4, Schwechat – Zwölfaxing	45

4.3 Strassen- und Schienenverkehrslärm

4.3.1 Einleitung / Methodik des Fachbereichs

Die wesentlichen Inhalte bzw. Anforderungen an die ergänzenden Unterlagen für den Fachbereich Straßenverkehrslärm- und Schienenverkehr lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- (1) Ausgang für gegenständliche Bearbeitung war eine überarbeitete Prognosesituation der Flugbewegungen für 2020 und 2025, wobei für das 2-Pistensystem (gehemmte Entwicklung) und das 3-Pistensystem (ungehemmte Entwicklung), sowie für den Luftfahrzeug-Mix neue Prognosewerte vorgelegt wurden.
- (2) In der Methodik wurde im Wesentlichen die gleiche Vorgangsweise wie im Fachbeitrag 02.130 „Straßen- und Schienenverkehrslärm“ gewählt. Das Untersuchungsgebiet wurde gleich belassen, da einerseits die Lärmauswirkungen des Straßenverkehrs durch das Vorhaben mit zunehmender Entfernung vom Flughafen abnehmen und andererseits sich das Untersuchungsgebiet im Fachbeitrag 02.130 „Strassen- und Schienenverkehrslärm“ als ausreichend erwies.
- (3) Für die Ermittlung der Auswirkungen durch das Vorhaben wird der Prognosehorizont 2025 herangezogen. Der Prognosehorizont 2020 wurde im Fachbeitrag 02.130 „Straßen- und Schienenverkehrslärm“ bzw. im Fachbeitrag 02.140 „Umlegung B10“ behandelt. In diesen Fachbeiträgen erfolgte die Betrachtung des Prognosezeitpunktes 2020 im Planszenario mit 32,5 Mio. Passagieren und im Nullszenario mit 23,0 Mio Passagiere. Es wird das überarbeitete Prognosejahr 2020 nicht herangezogen, da die Passagierzahlen im überarbeiteten Prognosejahr 2020 erstens unter den Werten des bereits behandelten zu liegen kommen und zweitens die Differenz zwischen Nullszenario (27,3 Mio PAX) und Planszenario (30,6 PAX) von 41,3% Steigerung, welche bereits im Fachbeitrag betrachtet wurde, auf 12,1% Steigerung durch die neue Prognose sinkt. Wird die Differenz kleiner, verringern sich auch die Umweltauswirkungen durch das Vorhaben bezüglich Straßenverkehrslärm (siehe auch Kapitel 4.21 „Landseitiger Verkehr – Gesamtbetrachtung und Resümee der Gegenüberstellung für 2020). Damit ist das ursprüngliche, bereits untersuchte Prognosejahr 2020 im Fachbeitrag 02.130 „Straßen- und Schienenverkehrslärm“ das maßgebende Szenario (siehe Kapitel 3.3.3), da die ermittelten Umweltauswirkungen auf der sicheren Seite liegen. Dies trifft auch auf den Bereich Umlegung B10 zu.
- (4) Aufbauend auf der Prognose der Passagierzahlen und Flugbewegungen wurde im Kapitel 4.21 „Landseitiger Verkehr“ Straßenverkehrsprognosen für eine ungehemmte Entwicklung (Planungsfall, 3-Pistensystem) sowie für eine gehemmte Entwicklung (derzeitiges 2-Pistensystem, Prognosenullfall) durch das Büro Verkehrsplanung Käfer GmbH erstellt. Die Straßenverkehrsdaten bilden neben dem Straßenwegenetz aus Kapitel 4.21 „Landseitiger Verkehr“ die Grundlage der Lärmberechnungen. Die Zahl der Kfz-Fahrten (DTV-Werte) sowie

der LKW Anteil wurden dem Kapitel 4.21 entnommen, die Zuordnung auf die Zeitbereiche Tag, Abend, Nacht sowie die Anteile leichter/schwerer und lärmarmen/Standard-LKW erfolgte gemäß Richtlinie RVS 04.02.11 Lärmschutz (Österreichische Forschungsgesellschaft Straße–Schiene–Verkehr), da keine näheren Angaben hierzu vorlagen.

- (5) Ziel der weiteren Vorgangsweise war es, jene Straßen- und Schienenabschnitte zu identifizieren, welche eine nach Kriterien des Fachbeitrags 02.170 Medizin und Umwelthygiene maßgebliche Steigerung der Pegel zufolge des Vorhabens aufweisen und daher einer weiteren Untersuchung zuzuführen wären. Die diesbezügliche Abgrenzung erfolgte auf Basis der Höhe der Pegeldifferenzen zwischen Nullszenario und Planszenario zum Prognosezeitpunkt 2025. Grundlage für die Untersuchung waren demgemäß die Steigerungen der Verkehrszahlen im Hauptverkehrsnetz, die auf das Vorhaben zurückzuführen sind.
- (6) Eine nach Verkehrsmitteln getrennte Betrachtung des Fahrtenaufkommens im ÖV führt zu einer geringfügigen Veränderung des Fahrtenaufkommens, die keine Bedeutung in Bezug auf eine eventuelle Veränderung der Zugzahlen aufweist (siehe auch Kapitel 3.20 „Landseitiger Verkehr – Gesamtbetrachtung und Resümee der Gegenüberstellung für 2020). Da das Vorhaben Parallelpiste 11R/29L hinsichtlich Schienenverkehr 2025 (analog 2020) keine lärmtechnisch relevante Auswirkung hat, es ändern sich weder Zugzahlen, Arten noch Geschwindigkeiten etc., sondern lediglich die Passagieranzahl in den Waggons, wurden für das Schienennetz keine Berechnungen durchgeführt. Es sind daher keine Pegelzuwächse beim Schienenverkehr aus dem Vorhaben gegeben (siehe auch Fachbeitrag 02.130 Straßen- und Schienenverkehrslärm).
- (7) Durch die geänderten Flugbewegungszahlen und dadurch auch geänderten Fluglärmszonen wurden die sensiblen Objekte erweitert und überarbeitet. Für die sensiblen Objekte und Immissionspunkte rund um den Flughafen Wien wurden Einzelpunktberechnungen durchgeführt.
- (8) Die Auswirkungen des Vorhabens wurden durch Differenzlärmkarten (siehe Anhang 2) zwischen Plan- und Nullszenario 2025 als Ergebnis der flächenhaften Lärmberechnungen, sowie in Tabellenform (Ergebnis Einzelpunktberechnungen) dargelegt.

4.3.2 Geänderte Grundlagen / Voraussetzungen

In der vorliegenden ergänzenden Unterlage zum Fachbeitrag Straßen- und Schienenverkehrslärm wurden, basierend auf der ergänzenden Unterlage Verkehr für das Jahr 2025 (Kapitel 4.21 „Landseitiger Verkehr“), die aufgrund der Verkehrszunahme auf den Hauptverbindungen des Straßennetzes um den Flughafen Wien für Null- und Planszenario 2025 zu erwartenden Schallimmissionspegel berechnet und dargestellt.

Das bestehende Geländemodell bzw. das Straßennetz wurde mit der B60 „Götzendorfer Spange“, der B233 „Umfahrung Zwölfaxing“, der Spange Rannersdorf L2075 (S1 zur B11 und S1 zur L2096 bzw. B14) und der S1 Nord (Groß - Enzersdorf bis nördlich von Raasdorf) ergänzt.

Als Grundlage für die Berechnungen dienten nachstehende Unterlagen:

- Digitale Pläne mit Kfz-Zahlen, LKW-Zahlen, Pläne für die Anschlussstelle Schwechat A4/B9/Flughafen und eine Liste der erweiterten Strecken
- (erhalten am 15.03.2010).
- Ergänzungen der Liste der erweiterten Strecken (erhalten am 18.03.2010 und 22.03.2010).

Da an Stelle der ÖAL-Richtlinie Nr. 28 die ISO 9613 trat, wurde die ISO 9613 für die Ausbreitungsberechnungen angewandt.

Mit Hilfe der Analyse der Veränderung dieser Werte wurde dargelegt, ob durch das Vorhaben Parallelpiste 11R/29L relevante Pegelzunahmen gemäß Fachbeitrag Medizin und Umwelthygiene entstehen.

In vorliegender ergänzender Unterlage wurde überprüft, ob relevante Pegeländerungen zwischen Plan- und Nullfall gemäß Fachbeitrag 02.170 Medizin und Umwelthygiene im Untersuchungsgebiet auftreten, wobei als Kriterien folgende Festlegungen des Fachbeitrages 02.170 Medizin und Umwelthygiene herangezogen wurden:

- Pegelzunahme kleiner gleich 1 dB: irrelevant
- Pegelzunahme kleiner gleich 2 dB: jedenfalls zumutbar
- Pegelzunahme größer 2 dB: Detailuntersuchungen sind erforderlich

4.3.3 Überprüfung der Umweltauswirkungen 2020

Im Kapitel 4.21 „Landseitiger Verkehr“ wird ausgewiesen, dass der aktuelle Wert der PKW-Fahrten im Segment PAX zwar geringfügig über dem in den Einreichunterlagen ausgewiesenen Wert liegt, durch einen deutlich niedrigeren Wert im Segment Beschäftigte in Summe aber nur mit 34.820 PKW-Fahrten pro Tag und Richtung im Planszenario 2020 zum bzw. vom Flughafen zu rechnen ist. Im Nullszenario liegt der aktuelle Wert der PKW-Fahrten in Summe bei 31.990 PKW-Fahrten pro Tag und Richtung zum bzw. vom Flughafen. Dies ergibt eine Differenz zwischen Plan- und Nullfall von 2.830 PKW-Fahrten die dem Vorhaben zuzuschreiben sind.

Betrachtet man die Werte der UVE für das Planszenario 2020 mit 36.380 PKW-Fahrten pro Tag und Richtung und für das Nullszenario 2020 mit 27.890 PKW-Fahrten ergibt sich eine Differenz von 8.490 PKW-Fahrten pro Tag und Richtung die dem Vorhaben zuzuschreiben sind.

Der Vergleich der dem Vorhaben zuzuschreibenden PKW-Fahrten zeigt damit, dass das ursprüngliche, bereits untersuchte Prognosejahr 2020 im Fachbeitrag 02.130 „Straßen- und Schienenverkehrslärm“ das maßgebende Szenario ist, da die dafür ermittelten Umweltauswirkungen auf der sicheren Seite liegen.

Für die Verlegung der B10 wurden aus obigen Gründen ebenso keine neuen Berechnungen für 2020 durchgeführt.

Des Weiteren zeigen die im Fachbeitrag 02.140 „Straßenlärm Verlegung B10“ berechneten Absolutwerte mit Lärmschutzmaßnahmen in Rauchenwarth und Zwölfaxing so geringe Pegel, so dass keine Überschreitung von Schwellwerten ($L_{den}=60$ dB, $L_n=50$ dB) für die Straße nach der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (Bundes-LärmV) allein durch die Umlegung der B10 zu erwarten ist. Betrachtet man die Dienstanweisung für Lärmschutz an Bundesstraßen (Fassung November 2006) vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie werden dort für bestehende Straßen, die selben Werte als Immissionsgrenzwerte zur Beurteilung von Straßenverkehrslärm unter Punkt 5.1 angeführt. Vom neuen Lärm- und Sichtschutzdamm sind zusätzlich positive Effekte zu erwarten.

Jedenfalls wird die Umlegung der B10 durch die Betrachtung des Prognosehorizonts 2025 im Kapitel 4.3.4 abgedeckt.

4.3.4 Überprüfung der Umweltauswirkungen 2025

Für gegenständliche, ergänzende Unterlagen wurden die Emissionen aus dem Straßenverkehr zur Bestimmung der Immissionszuwächse aufgrund der Änderung des Verkehrs, hervorgerufen durch das Vorhaben Parallelpiste 11R/29L, ermittelt.

Der Untersuchungsraum, das behandelte Verkehrsnetz, die Abgrenzung der Straßenabschnitte und die Modellbildung werden wie in Kapitel 4.3.1 bzw. im UVE-Fachbeitrag 02.130 „Straßen- und Schienenverkehrslärm“ im Punkt 1 „Aufgabenstellung“ durchgeführt.

Der Untersuchungsraum wurde gemäß UVE-Fachbeitrag 02.130 „Straßen- und Schienenverkehrslärm“ angesetzt.

Es wurde das im Kapitel 4.21 „Landseitiger Verkehr“ behandelte Verkehrswegenetz von Null- und Planszenario 2025, sowie dessen Verkehrsdaten herangezogen.

In vorliegender ergänzender Unterlage wurde überprüft, ob relevante Pegeländerungen zwischen Plan- und Nullfall gemäß Fachbeitrag 02.170 Medizin und Umwelthygiene im Untersuchungsgebiet auftreten.

Für diese Betrachtungen wurden an den Siedlungsrändern sowie bei Objekten mit lärmsensibler Nutzung oder Sondernutzung Immissionspunkte gesetzt und zusätzlich Rasterlärmkarten zur flächigen Darstellung der Ergebnisse berechnet.

Weiters wurden zusätzliche Immissionspunkte in einem erweiterten Umkreis um den Flughafen angeordnet, um auch für diese im Untersuchungsgebiet bzw. knapp außerhalb liegenden Ortschaften die lärmtechnischen Auswirkungen ermitteln zu können.

Die vorhandenen sensiblen Objekte wurden in den ergänzenden Unterlagen „Raumplanung“ Kapitel 4.8 einer lagemäßigen und funktionsmäßigen Evaluierung unterzogen. Für die ergänzenden Unterlagen wurden einzelne, vorhandene sensible Punkte in ihrer Lage korrigiert und auf Grund der geänderten Fluglärmmzonen neue sensible Punkte für die Prognose 2020 einerseits und die Prognose 2025 andererseits gesetzt. Für die neuen und geänderten Punkte wurden vom Vermessungsbüro DI Peter Schmid im Auftrag der FWAG die Geländehöhen ermittelt als Grundlage für die Lärmberechnungen.

Die Straßenachsen der Hauptverkehrswege im Untersuchungsgebiet wurden in Lage und Höhe in das Modell integriert und mit Verkehrsdaten belegt.

Das bestehende Geländemodell bzw. das Straßennetz wurde mit der B60 „Götzendorfer Spange“, der B233 „Umfahrung Zwölfaxing“, der Spange Rannersdorf L2075 (S1 zur B11 und S1 zur L2096 bzw. B14) und der S1 Nord (Groß-Enzersdorf bis nördlich von Raasdorf) ergänzt.

Es wurden folgende zwei Situationen lärmtechnisch untersucht und einander gegenüber gestellt:

- Nullszenario 2025 (NS2025): Verkehrsdaten Straßennetz für das Jahr 2025 bei Nichtrealisierung des Vorhabens Parallelpiste 11R/29L, baulich keine Veränderungen im Bereich der Pisten und an der B10.
- Planszenario 2025 mit Lärm- und Sichtschutzdamm (PS2025): Verkehrsdaten basieren auf dem Ausbau des Flughafens Wien: Errichtung der Parallelpiste 11R/29L inklusive Verlegung der B10. Entlang der verlegten B10 wird von km 21,300 bis km 25,670 ein Lärm- und Sichtschutzdamm mit einer Länge von 4370 m und einer Höhe von 4,0 m über Fahrbahn errichtet.

Diese Situation ist in Planbeilage 02.130.100-02 „Übersichtslageplan Untersuchungsgebiet“ dargestellt.

Die Zahl der Kfz-Fahrten (DTV-Werte) sowie der LKW Anteil wurden dem Kapitel 4.21 bzw. den digital übermittelten „erweiterten Strecken“ entnommen und in das Modell eingefügt. Die erweiterten Strecken erfassen jene Strecken, die für das Lärm-Untersuchungsgebiet erforderlich waren und im Kapitel 4.21 nicht dargestellt wurden.

Es wurden die für Null- und Planszenario 2025 zu erwartenden Schallimmissionspegel berechnet und in Rasterlärnkarten (siehe Anhang 2 „Raster- und Differenzlärnkarten“), sowie in Ergebnistabellen (siehe Anhang 1 „Detailtabellen Verkehrsdaten und Ergebnis Einzelpunktberechnungen“) dargestellt.

Die Emission der PKW- und LKW-Fahrten wurde anhand RVS 04.02.11 mit den gleichen Parametern ermittelt wie im UVP-Fachbeitrag 02.130 Straßen- und Schienenverkehrslärm im Punkt 3.2 „Straßenverkehrslärm“ angeführt. Für die Ausbreitungsberechnung wurde die ISO 9613 herangezogen, die die ÖAL-Richtlinie Nr 28 ersetzt hat.

In nachfolgenden Übersichtstabellen werden die Straßenverkehrsdaten für das Lärmmodell, basierend auf Kapitel 3.20 „Landseitiger Verkehr“ und den erweiterten Strecken dargestellt; die detaillierten ausgewerteten Tabellen sind im Anhang1 „Detailtabellen Verkehrsdaten und Ergebnis Einzelpunktberechnungen“ enthalten.

Tabelle 4.3-1: Übersicht Verkehrsdaten Straßenverkehr, Nullszenario 2025

Verkehrsdaten Nullszenario 2025						
Straße Bezeichnung	Abschnitt		Grundlagen			
	von	bis	DTV 24h	LKW 24h	PKW 24h	Typ ü/l
A3	Guntramsdorf	Ebreichsdorf	42.400	2.300	40.100	ü
	Werte pro Richtungsfahrbahn					
A4	AST Simmering	Kn. Schwechat / S1	74.000	7.600	66.400	ü
	Werte pro Richtungsfahrbahn					
A4 Ri. Ost	Kn. Schwechat / S1	A4 Ri. Ost -VIE	56.800	7.800	49.000	ü
A4 Ri. Ost	A4 Ri. Ost -VIE	VIE-A4 Ri. Ost	33.100	6.800	26.300	ü
A4 Ri. Ost	VIE-A4 Ri. Ost	Fischamend	37.200	7.100	30.100	ü
A4 Ri. West	Kn. Schwechat / S1	VIE-A4 Ri. West	55.500	7.100	48.400	ü
A4 Ri. West	VIE-A4 Ri. West	A4 Ri. West-VIE	33.200	6.400	26.800	ü
A4 Ri. West	A4 Ri. West-VIE	Fischamend	37.300	6.600	30.700	ü
A4	Fischamend	Bruck a.d. Leitha	67.000	13.800	53.200	ü
	Werte pro Richtungsfahrbahn					
A4 Ri. Ost -VIE	A4	A4 Ri. West-VIE	23.700	1.000	22.700	ü
VIE-A4 Ri. Ost	VIE-A4	A4	4.100	300	3.800	ü
A4 Ri. West-VIE	A4	A4 Ri. Ost -VIE	4.100	200	3.900	ü
VIE-A4 Ri. West	VIE-A4	A4	22.300	700	21.600	ü
A4-VIE	A4 Ri. Ost+West -VIE	B9	22.400	900	21.500	ü
VIE-A4	B9-A4	VIE-A4 Ri. Ost + West	24.900	900	24.000	ü
B9 Ri. Ost-VIE	B9	Ausf. A4-B9	1.300	200	1.100	ü
B9 Ri. Ost-VIE	Ausf. A4-B9	A4-VIE	1.700	300	1.400	ü
Ausf. A4-B9	A4 Ri. Ost -VIE	B9	3.700	200	3.500	ü
B9-Ausf. B9	B9	B9 Ri. Ost -VIE	500	0	500	ü
B9-A4	B9 Ri. Ost	VIE-A4	2.100	200	1.900	ü
B9 alt Sackgasse	Concorde Business Park	B9	400	0	400	l
B9	B9 alt	L2065	16.000	2.300	13.700	ü
B9	L2065	L2064	18.000	2.200	15.800	ü
B9 Ri. Ost	L2064	B9 VIE West	7.500	600	6.900	ü
B9 Ri. Ost	B9 VIE West	B9 Ri. Ost-VIE	8.600	600	8.000	ü
B9 Ri. Ost	B9 Ri. Ost-VIE	B9 VIE Ost	9.600	400	9.200	ü
B9 Ri. West	L2064	B9 VIE West	8.300	800	7.500	ü
B9 Ri. West	B9 VIE West	B9 Ri. Ost-VIE	6.700	600	6.100	ü
B9 Ri. West	B9 Ri. Ost-VIE	B9 VIE Ost	5.700	600	5.100	ü
B9	B9 VIE Ost	CEATS	13.800	300	13.500	ü
B9	CEATS	B60 neu	12.800	400	12.400	ü
B9	B60 neu	L156	5.700	200	5.500	ü
B9	L156	B60	700	0	700	ü
B9	B60	A4	2.600	100	2.500	ü
B9	A4	L166	9.300	200	9.100	ü
B9	L166	L164	5.700	100	5.600	ü
B9	L164	L2038	4.200	100	4.100	ü
B9	L2038	B211	4.800	100	4.700	ü
L166	B9 / Maria Ellend	Göttlesbrunn	1.500	0	1.500	l
B211	B9	L165 / Rohrau	2.600	0	2.600	ü
L2069	Wien	Kledering Ort	7.800	100	7.700	l
L2069	Kledering Ort	Ostbahnstraße	9.000	100	8.900	l
L2069	Ostbahnstraße	Spg.Rannersdorf	11.400	400	11.000	l
L2069	Spg.Rannersdorf	L2071	9.900	700	9.200	l
L2069	L2071	Gladbeckstraße	5.500	700	4.800	l
L2069	Gladbeckstraße	B10 / Simmer. Hptstr.	5.500	700	4.800	l
Ostbahnstraße	L2069	Ailecgasse	3.300	300	3.000	l
Gladbeckstraße	L2069	B11	300	0	300	l
Ailecgasse	Ri. ZVf. Kledering	Ostbahnstraße	14.600	900	13.700	l
Ailecgasse	Ostbahnstraße	B10 / Simmer. Hptstr.	10.500	600	9.900	l
L2067	L2066	B10	9.000	200	8.800	l
Dreherstraße	B10 / Simm. Hptstr.	Sängergasse	5.600	400	5.200	l
Sängergasse	Etrichstraße	Dreherstraße	16.100	2.000	14.100	l
L2066	Dreherstraße	L2067	11.300	1.600	9.700	l
L2066	L2067	S1	19.500	2.000	17.500	l
L2066	S1	L2064	21.900	4.300	17.600	l
L2070/Ast.S1 Mannswö	S1	L2066	26.100	3.500	22.600	l
	Werte pro Richtungsfahrbahn					
L2064	L2066	L2065	10.000	100	9.900	l
L2064	L2065	B9	100	0	100	l
L2065	L2064	B9	8.900	100	8.800	l
B14 / Zinnergasse	von Norden	Kaiser Ebersdorfer Str.	25.800	2.600	23.200	ü
B14 / Etrichstraße	Kaiser Ebersdorfer Str.	Hoefftgasse	22.600	2.600	20.000	ü
B14 / Etrichstraße	Hoefftgasse	Sängergasse	22.700	2.600	20.100	ü
B14 / Etrichstraße	Sängergasse	Simm. Hauptstr.	26.000	1.900	24.100	ü
B14 / Etrichstraße	Simmeringer Hptstr.	Ailecgasse	20.200	1.800	18.400	ü

Tabelle 4.3-2: Übersicht Verkehrsdaten Straßenverkehr, Nullszenario 2025

Verkehrsdaten Nullszenario 2025						
Straße Bezeichnung	Abschnitt		Grundlagen			
	von	bis	DTV 24h	LKW 24h	PKW 24h	Typ ü/l
B10	B14 / Etrichstraße	L2069	15.600	600	15.000	ü
B10	L2069	B11	25.400	1.600	23.800	ü
B10	B11	L2003 / L2067	28.000	900	27.100	ü
B10	L2003 / L2067	B9 alt	17.800	600	17.200	ü
B10	B9 alt	S1 AS Schwechat Ost/B9	16.100	600	15.500	ü
B10	S1 AS Schwechat Ost/B9	L2063	12.700	500	12.200	ü
B10	L2063	Schwadorf	11.700	300	11.400	ü
B10	Schwadorf	B60 neu	12.700	200	12.500	ü
B10	B60 neu	B60 alt	12.500	300	12.200	ü
B10	B60 alt	L2001	14.100	300	13.800	ü
B10	L2001	Gallbrunn	12.200	100	12.100	ü
B10	Gallbrunn	Bruck a.d. Leitha	12.200	100	12.100	ü
L2001	B10	L163	2.700	200	2.500	l
L2063	B10	Rauchenwarth	900	200	700	l
L2004	Himberg	Umf. Himberg	6.600	400	6.200	l
L2004	Umf. Himberg	Rauchenwarth / L2063	6.000	400	5.600	l
L2004	Rauchenwarth / L2063	L2062	4.300	500	3.800	l
L2004	L2062	Schwadorf	4.100	400	3.700	l
L2062	L2004	L156 / Wienerherberg	200	100	100	l
B60	Fischamend / B9	L2053	1.200	100	1.100	ü
B60	L2053	B10	1.800	0	1.800	ü
B60	B10	Margarethen am Moos	800	0	800	ü
B60	Margarethen am Moos	Ri. Süden / Götzendf.	1.000	0	1.000	ü
B60	Reisenberg	Unteraltdorf	6.600	400	6.200	ü
B60 Umfahrung	Fischamend / B9	Anschl. Klein Neusiedl	7.500	300	7.200	ü
B60 Umfahrung	Anschl. Klein Neusiedl	L156	9.300	800	8.500	ü
B60 Umfahrung	L156	B10	6.300	400	5.900	ü
B60 Umfahrung	B10	Anschl. Margarethen a.Mo	6.500	400	6.100	ü
B60 Umfahrung	Anschl. Margarethen a.Mo	B60 alt Ri. Süden / Götz	4.200	300	3.900	ü
Anschl. Klein Neusiedl	L156	B60neu	3.200	500	2.700	l
Anschl. Margarethen am	B60alt	B60neu	2.100	100	2.000	l
L2053	L156	B60	4.400	200	4.200	l
L156	Fischamend / B9	Anschl.B60 Klein Neusiedl	2.800	500	2.300	l
L156	Anschl.B60 Klein Neusiedl	L2053	1.200	0	1.200	l
L156	L2053	Anschl.B60neu	5.600	200	5.400	l
L156	Anschl.B60neu	Schwadorf / B10	5.100	400	4.700	l
L156	Schwadorf / B10	L2062 / Wienerherberg	5.200	300	4.900	l
L156	L2062 / Wienerherberg	Ebergassing / B15	5.400	400	5.000	l
L156	Ebergassing / B15	Gramatneusiedl	7.000	400	6.600	l
L156	Gramatneusiedl	Moosbrunn / L150	1.800	300	1.500	l
L156	Moosbrunn / L150	L150	6.700	700	6.000	l
L156	L150	B16 / A3	2.200	200	2.000	l
L156	B16 / A3	Trumau	2.500	300	2.200	l
B15	Umf. Leopoldsdorf	B11	10.100	200	9.900	ü
B15	B11	B15 Umf. Himberg	9.800	200	9.600	ü
B15 alt	B15 Umf. Himberg	Himberg / L2004	8.900	200	8.700	ü
B15 alt	Himberg / L2004	L150	2.200	0	2.200	ü
B15 alt	L150	B15 Umf. Himberg	1.000	0	1.000	ü
B15	B15 Umf. Himberg	Ebergassing / L156	13.700	500	13.200	ü
B15	Ebergassing / L156	Götzendorf	6.200	300	5.900	ü
B15a Umf. Himberg	L150	B15 alt	5.400	500	4.900	ü
B15 Umf. Himberg	B15 alt	L2004	15.900	1.000	14.900	ü
B15 Umf. Himberg	L2004	L2003	10.900	300	10.600	ü
B15 Umf. Himberg	L2003	B15 alt	11.900	200	11.700	ü
Umf. Maria Lanzendorf	B15	B11	11.000	300	10.700	ü
Umf. Maria Lanzendorf	B11	Umf. Leopoldsdorf	2.100	400	1.700	ü
Umf. Leopoldsdorf	<i>Werte pro Richtungsfahrbahn</i>					
Umf. Leopoldsdorf	B16	Umf. Maria Lanzendorf	12.600	300	12.300	ü
Umf. Leopoldsdorf	<i>Werte pro Richtungsfahrbahn</i>					
Umf. Leopoldsdorf	Umf. Maria Lanzendorf	L2076	14.600	600	14.000	ü
Umf. Leopoldsdorf	<i>Werte pro Richtungsfahrbahn</i>					
Umf. Leopoldsdorf	L2076	B15	19.600	700	18.900	ü
Umf. Leopoldsdorf	<i>Werte pro Richtungsfahrbahn</i>					
Umf. Leopoldsdorf	B15	S1	24.800	1.000	23.800	ü
Umf. Leopoldsdorf	<i>Werte pro Richtungsfahrbahn</i>					

Tabelle 4.3-3: Übersicht Verkehrsdaten Straßenverkehr, Nullszenario 2025

Verkehrsdaten Nullszenario 2025						
Straße Bezeichnung	Abschnitt		Grundlagen			
	von	bis	DTV 24h	LKW 24h	PKW 24h	Typ ü/l
L150	B15 alt	B15 Umf. Himberg	1.300	0	1.300	l
L150	B15 Umf. Himberg	L2074	6.600	500	6.100	l
L150	L2074	L2005 / L161	5.500	500	5.000	l
L150	L2005 / L161	L156	5.000	500	4.500	l
L2074	L2005	L150	1.200	0	1.200	l
L2005	Münchendorf	Velm	2.600	0	2.600	l
L2005	Velm	L2074	2.600	0	2.600	l
L2005	L2074	L150	1.500	0	1.500	l
L161	L150	L156	5.400	0	5.400	l
B11	B10	Mautner Markhof-Straße	9.500	0	9.500	ü
B11	Gladbeckstraße	L2071	10.800	0	10.800	ü
B11	L2071	S1	10.800	100	10.700	ü
B11	S1	L2072	6.600	0	6.600	ü
B11	L2072	L2073	9.600	600	9.000	ü
B11	L2073	B15	10.000	400	9.600	ü
B11	B15	Umf. Maria Lanzendorf	4.600	400	4.200	ü
B11	Umf. Maria Lanzendorf	Achau / B16	13.800	700	13.100	ü
B11	Achau / B16	Laxenburg Nord	11.200	200	11.000	ü
B233 Umf. Zwölfaxing	Umf. Himberg	Ast. Schwechat Süd	14.400	1.200	13.200	ü
Verbindung	B233	L2003	10.400	600	9.800	ü
L2003	B10	L2071	7.000	100	6.900	l
L2003	L2071	S1 AS Schwechat Süd	6.300	100	6.200	l
L2003	S1 AS Schwechat Süd	L2072	5.700	100	5.600	l
L2003	L2072	L2073	2.800	0	2.800	l
L2003	L2073	B15 Umf. Himberg	2.800	100	2.700	l
L2003	B15 Umf. Himberg	B15 alt	400	0	400	l
L2071	L2069	B11	4.300	0	4.300	l
L2071	B11	L2003	700	0	700	l
L2072	B11	L2003	2.300	200	2.100	l
L2072 Spg. Rannersdorf	S1	B11	6.000	700	5.300	l
L2072 Spg. Rannersdorf	L2069	S1	21.700	2.900	18.800	l
L2072 Spg. Rannersdorf	B14 / Etrichstraße	L2069	13.300	1.900	11.400	l
L2073	B11	L2003	200	100	100	l
S1	Umf. Leopoldsdorf	AST Rannersdorf	78.400	13.100	65.300	ü
	<i>Werte pro Richtungsfahrbahn</i>					
S1	AST Rannersdorf	S1 AST Schwechat Süd	70.400	11.300	59.100	ü
	<i>Werte pro Richtungsfahrbahn</i>					
S1	S1 AST Schwechat Süd	S1 AST Schwechat Ost	81.500	11.800	69.700	ü
	<i>Werte pro Richtungsfahrbahn</i>					
S1	S1 AST Schwechat Ost	IA4	68.100	11.300	56.800	ü
	<i>Werte pro Richtungsfahrbahn</i>					
S1-Nord	Essling	Groß Enzersdorf	30.600	2.200	28.400	ü
	<i>Werte pro Richtungsfahrbahn</i>					
S1-Nord	Groß Enzersdorf	Raasdorf	35.400	1.600	33.800	ü
	<i>Werte pro Richtungsfahrbahn</i>					
S1-Nord	Raasdorf	Süßenbrunn	35.400	1.600	33.800	ü
	<i>Werte pro Richtungsfahrbahn</i>					
B9	B9 alt	B10	17.600	2.300	15.300	ü
AS Schw. Ost	B10	S1 AST Schwechat Ost	28.800	2.900	25.900	ü
	<i>Werte pro Richtungsfahrbahn</i>					
	<i>Werte pro Richtungsfahrbahn</i>					
AS Schw. Süd	L2003/B233	S1 AST Schwechat Süd	18.600	1.000	17.600	ü
	<i>Werte pro Richtungsfahrbahn</i>					
	<i>Werte pro Richtungsfahrbahn</i>					
B16	B15	L2078	4.700	200	4.500	ü
B16	L2078	L2076	4.300	100	4.200	ü
B16	L2076	L2008	4.900	0	4.900	ü
B16	L2008	Umf. Leopoldsdorf	1.200	0	1.200	ü
B16	Umf. Leopoldsdorf	B11	12.600	300	12.300	ü
B16	B11	L2080	11.200	300	10.900	ü
B16 (Südteil)	Münchendorf	L156	5.100	300	4.800	ü
B16 (Südteil)	L156	AST A3	6.000	300	5.700	ü
B16 (Südteil)	AST A3	Ebreichsdorf	15.300	600	14.700	ü
Arbeitergasse	B16	Lutzstraße	5.000	100	4.900	l
Arbeitergasse	Lutzstraße	B15	5.000	100	4.900	l
L2076	B16	Lutzstraße	2.400	100	2.300	l
L2076	Lutzstraße	B11 / B15 / M.Lanzendf.	3.600	100	3.500	l
Lutzstraße Verlängerung	B16	L2076	1.200	0	1.200	l
Lutzstraße	L2076	Arbeitergasse	400	0	400	l
Breitenleerstraße	Telefonweg	L3019 / Raasdorf	5.600	400	5.200	l
Breitenleerstraße	L3019 / Raasdorf	Markgrafneusiedlerstr.	6.700	400	6.300	l
Bahnstr.	Markgrafneusiedlerstr.	Ri. Osten	2.800	0	2.800	l
L3019	Breitenleerstraße	B3 / Groß Enzersdorf	4.000	1.200	2.800	l
Eßlinger Hauptstr.	Eßling	B3 / Groß Enzersdorf	20.400	400	20.000	l
B3	Groß Enzersdorf	Ri. Osten	10.500	200	10.300	ü

Tabelle 4.3-4: Übersicht Verkehrsdaten Straßenverkehr, Planszenario 2025

Verkehrsdaten Planszenario 2025						
Straße Bezeichnung	Abschnitt		Grundlagen			
	von	bis	DTV 24h	LKW 24h	PKW 24h	Typ ü/l
A3	Guntramsdorf	Ebreichsdorf	42.400	2.300	40.100	ü
	Werte pro Richtungsfahrbahn					
A4	AST Simmering	Kn. Schwechat / S1	74.700	7.900	66.800	ü
	Werte pro Richtungsfahrbahn					
A4 Ri. Ost	Kn. Schwechat / S1	A4 Ri. Ost -VIE	58.800	7.600	51.200	ü
A4 Ri. Ost	A4 Ri. Ost -VIE	VIE-A4 Ri. Ost	33.000	6.700	26.300	ü
A4 Ri. Ost	VIE-A4 Ri. Ost	Fischamend	38.100	7.000	31.100	ü
A4 Ri. West	Kn. Schwechat / S1	VIE-A4 Ri. West	55.600	7.200	48.400	ü
A4 Ri. West	VIE-A4 Ri. West	A4 Ri. West-VIE	32.900	6.300	26.600	ü
A4 Ri. West	A4 Ri. West-VIE	Fischamend	38.000	6.600	31.400	ü
A4	Fischamend	Bruck a.d. Leitha	68.400	13.400	55.000	ü
	Werte pro Richtungsfahrbahn					
A4 Ri. Ost -VIE	A4	A4 Ri. West-VIE	25.800	900	24.900	ü
VIE-A4 Ri. Ost	VIE-A4	A4	5.100	300	4.800	ü
A4 Ri. West-VIE	A4	A4 Ri. Ost -VIE	5.100	200	4.900	ü
VIE-A4 Ri. West	VIE-A4	A4	22.700	900	21.800	ü
A4-VIE	A4 Ri. Ost+West -VIE	B9	25.300	1.000	24.300	ü
VIE-A4	B9-A4	VIE-A4 Ri. Ost + West	26.100	1.100	25.000	ü
B9 Ri. Ost-VIE	B9	Ausf. A4-B9	3.700	200	3.500	ü
B9 Ri. Ost-VIE	Ausf. A4-B9	A4-VIE	4.200	200	4.000	ü
Ausf. A4-B9	A4 Ri. Ost -VIE	B9	3.600	100	3.500	ü
B9-Ausf. B9	B9	B9 Ri. Ost -VIE	500	0	500	ü
B9-A4	B9 Ri. Ost	VIE-A4	2.600	400	2.200	ü
B9 alt Sackgasse	Concorde Business Park	B9	500	0	500	l
B9	B9 alt	L2065	20.900	2.000	18.900	ü
B9	L2065	L2064	25.600	1.800	23.800	ü
B9 Ri. Ost	L2064	B9 VIE West	10.600	700	9.900	ü
B9 Ri. Ost	B9 VIE West	B9 Ri. Ost-VIE	11.700	700	11.000	ü
B9 Ri. Ost	B9 Ri. Ost-VIE	B9 VIE Ost	10.000	500	9.500	ü
B9 Ri. West	L2064	B9 VIE West	13.400	700	12.700	ü
B9 Ri. West	B9 VIE West	B9 Ri. Ost-VIE	11.500	500	11.000	ü
B9 Ri. West	B9 Ri. Ost-VIE	B9 VIE Ost	10.400	500	9.900	ü
B9	B9 VIE Ost	CEATS	14.800	500	14.300	ü
B9	CEATS	B60neu	13.800	500	13.300	ü
B9	B60neu	L156	5.500	200	5.300	ü
B9	L156	B60alt	700	100	600	ü
B9	B60alt	A4	2.600	200	2.400	ü
B9	A4	L166	9.300	200	9.100	ü
B9	L166	L164	5.700	100	5.600	ü
B9	L164	L2038	4.100	100	4.000	ü
B9	L2038	B211	4.700	100	4.600	ü
L166	B9 / Maria Ellend	Göttlesbrunn	1.500	0	1.500	l
B211	B9	L165 / Rohrau	2.600	0	2.600	l
L2069	Wien	Kledering Ort	9.100	100	9.000	l
L2069	Kledering Ort	Ostbahnstraße	10.400	100	10.300	l
L2069	Ostbahnstraße	Spg.Rannersdorf	12.900	400	12.500	l
L2069	Spg.Rannersdorf	L2071	11.100	800	10.300	l
L2069	L2071	Gladbeckstraße	6.700	700	6.000	l
L2069	Gladbeckstraße	B10 / Simmer. Hptstr.	6.400	700	6.000	l
Ostbahnstraße	L2069	Ailecgasse	3.400	300	3.100	l
Gladbeckstraße	L2069	B11	300	0	300	l
Ailecgasse	Ri. ZVbf. Kledering	Ostbahnstraße	15.000	900	14.100	l
Ailecgasse	Ostbahnstraße	B10 / Simmer. Hptstr.	10.800	700	10.100	l
L2067	L2066	B10	9.700	300	9.400	l
Dreherstraße	B10 / Simm. Hptstr.	Sängergasse	5.500	300	5.200	l
Sängergasse	Etrichstraße	Dreherstraße	15.900	1.400	14.500	l
L2066	Dreherstraße	L2067	11.300	1.100	10.200	l
L2066	L2067	S1	20.100	1.200	18.900	l
L2066	S1	L2064	22.100	4.000	18.100	l
L2070/Ast.Mannswörth	S1	L2066	27.600	4.200	23.400	l
	Werte pro Richtungsfahrbahn					
L2064	L2066	L2065	13.000	300	12.700	l
L2064	L2065	B9	100	0	100	l
L2065	L2064	B9	8.900	100	8.800	l
B14 / Zinnergasse	von Norden	Kaiser Ebersdorfer Str.	25.700	2.700	23.000	ü
B14 / Etrichstraße	Kaiser Ebersdorfer Str.	Hoefftgasse	22.300	2.600	19.700	ü
B14 / Etrichstraße	Hoefftgasse	Sängergasse	22.400	2.600	19.800	ü
B14 / Etrichstraße	Sängergasse	Simm. Hauptstr.	26.300	2.200	24.100	ü
B14 / Etrichstraße	Simmeringer Hptstr.	Ailecgasse	20.400	2.200	18.200	ü

Tabelle 4.3-5: Übersicht Verkehrsdaten Straßenverkehr, Planszenario 2025

Verkehrsdaten Planszenario 2025						
Straße Bezeichnung	Abschnitt		Grundlagen			
	von	bis	DTV 24h	LKW 24h	PKW 24h	Typ ü/l
B10	B14 / Etrichstraße	L2069	15.700	600	15.100	ü
B10	L2069	B11	26.600	1.600	25.000	ü
B10	B11	L2003 / L2067	28.800	800	28.000	ü
B10	L2003 / L2067	B9 alt	18.300	700	17.600	ü
B10	B9 alt	S1 AS Schwechat Ost/B9	16.400	800	15.600	ü
B10	S1 AS Schwechat Ost/B9	L2063	12.400	300	12.100	ü
B10	L2063	Schwadorf	13.400	100	13.300	ü
B10	Schwadorf	B60 neu	12.300	100	12.200	ü
B10	B60 neu	B60 alt	13.000	200	12.800	ü
B10	B60 alt	L2001	14.600	200	14.400	ü
B10	L2001	Gallbrunn	12.700	100	12.600	ü
B10	Gallbrunn	Bruck a.d. Leitha	12.700	100	12.600	ü
L2001	B10	L163	2.600	200	2.400	l
L2063	B10	Rauchenwarth	4.400	200	4.200	l
L2004	Himberg	Umf. Himberg	6.700	400	6.300	l
L2004	Umf. Himberg	Rauchenwarth / L2063	7.400	500	6.900	l
L2004	Rauchenwarth / L2063	L2062	2.300	500	1.800	l
L2004	L2062	Schwadorf	2.100	500	1.600	l
L2062	L2004	L156 / Wienerherberg	200	100	100	l
B60	Fischamend / B9	L2053	1.200	100	1.100	ü
B60	L2053	B10	1.800	0	1.800	ü
B60	B10	Margarethen am Moos	800	0	800	ü
B60	Margarethen am Moos	Ri. Süden / Götzendf.	1.000	0	1.000	ü
B60	Reisenberg	Unterwaltersdorf	6.700	400	6.300	ü
B60 Umfahrung	Fischamend / B9	Anschl. Klein Neusiedl	8.800	500	8.300	ü
B60 Umfahrung	Anschl. Klein Neusiedl	L156	10.800	900	9.900	ü
B60 Umfahrung	L156	B10	7.200	500	6.700	ü
B60 Umfahrung	B10	Anschl. Margarethen a.Mo	6.600	400	6.200	ü
B60 Umfahrung	Anschl. Margarethen a.Mo	Ri. Süden / Götzendf.	4.300	300	4.000	ü
Anschl. Klein Neusiedl	L156	B60neu	3.300	500	2.800	l
Anschl. Margarethen am Moos	B60alt	B60neu	2.300	100	2.200	l
L2053	L156	B60	4.400	200	4.200	l
L156	Fischamend / B9	Anschl.B60 Klein Neusiedl	2.900	500	2.400	l
L156	Anschl.B60 Klein Neusiedl	L2053	1.200	0	1.000	l
L156	L2053	Anschl.B60 neu	5.600	200	5.400	l
L156	Anschl.B60 neu	Schwadorf / B10	5.200	500	4.700	l
L156	Schwadorf / B10	L2062 / Wienerherberg	5.300	300	5.000	l
L156	L2062 / Wienerherberg	Ebergassing / B15	5.500	400	5.100	l
L156	Ebergassing / B15	Gramatneusiedl	7.100	400	6.700	l
L156	Gramatneusiedl	Moosbrunn / L150	1.800	300	1.500	l
L156	Moosbrunn / L150	L150	6.800	700	6.100	l
L156	L150	B16 / A3	2.200	200	2.000	l
L156	B16 / A3	Trumau	2.500	300	2.200	l
B15	Umf. Leopoldsdorf	B11	10.400	200	10.200	ü
B15	B11	B15 Umf. Himberg	11.000	200	10.800	ü
B15 alt	B15 Umf. Himberg	Himberg / L2004	9.000	200	8.800	ü
B15 alt	Himberg / L2004	L150	2.300	0	2.300	ü
B15 alt	L150	B15 Umf. Himberg	1.000	0	1.000	ü
B15	B15 Umf. Himberg	Ebergassing / L156	13.900	500	13.400	ü
B15	Ebergassing / L156	Götzendorf	6.300	300	6.000	ü
B15a Umf. Himberg	L150	B15 alt	5.400	500	4.900	ü
B15 Umf. Himberg	B15 alt	L2004	16.000	1.000	15.000	ü
B15 Umf. Himberg	L2004	L2003	12.300	300	12.000	ü
B15 Umf. Himberg	L2003	B15 alt	13.200	300	12.900	ü
Umf. Maria Lanzendorf	B15	B11	11.100	300	10.800	ü
Umf. Maria Lanzendorf	B11	Umf. Leopoldsdorf	2.200	400	1.800	ü
Umf. Leopoldsdorf	Werte pro Richtungsfahrbahn					
Umf. Leopoldsdorf	B16	Umf. Maria Lanzendorf	13.400	300	13.100	ü
Umf. Leopoldsdorf	Werte pro Richtungsfahrbahn					
Umf. Leopoldsdorf	Umf. Maria Lanzendorf	L2076	15.600	700	14.900	ü
Umf. Leopoldsdorf	Werte pro Richtungsfahrbahn					
Umf. Leopoldsdorf	L2076	B15	20.800	800	20.000	ü
Umf. Leopoldsdorf	Werte pro Richtungsfahrbahn					
Umf. Leopoldsdorf	B15	S1	26.100	1.000	22.900	ü
Umf. Leopoldsdorf	Werte pro Richtungsfahrbahn					
L150	B15 alt	B15 Umf. Himberg	1.300	0	1.300	l
L150	B15 Umf. Himberg	L2074	6.600	500	6.100	l
L150	L2074	L2005 / L161	5.500	500	5.000	l
L150	L2005 / L161	L156	5.000	500	4.500	l

Tabelle 4.3-6: Übersicht Verkehrsdaten Straßenverkehr, Planszenario 2025

Verkehrsdaten Planszenario 2025						
Straße Bezeichnung	Abschnitt		Grundlagen			
	von	bis	DTV 24h	LKW 24h	PKW 24h	Typ ü/l
L2074	L2005	L150	1.200	0	1.200	l
L2005	Münchendorf	Velm	2.600	0	2.600	l
L2005	Velm	L2074	2.600	0	2.600	l
L2005	L2074	L150	1.500	0	1.500	l
L161	L150	L156	5.400	0	5.400	l
B11	B10	Mautner Markhof-Straße	9.500	0	9.500	ü
B11	Gladbeckstraße	L2071	10.800	0	10.800	ü
B11	L2071	S1	10.700	100	10.600	ü
B11	S1	L2072	6.600	0	6.600	ü
B11	L2072	L2073	9.200	600	8.600	ü
B11	L2073	B15	9.600	400	9.200	ü
B11	B15	Umf. Maria Lanzendorf	4.500	400	4.100	ü
B11	Umf. Maria Lanzendorf	Achau / B16	13.800	700	13.100	ü
B11	Achau / B16	Laxenburg Nord	11.600	200	11.400	ü
B233 Umf. Zwölfaxing	Umf. Himberg	Ast. Schwechat Süd	14.300	1.200	13.100	ü
Verbindung	B233	L2003	10.700	500	10.200	ü
L2003	B10	L2071	7.200	0	7.200	l
L2003	L2071	S1 AS Schwechat Süd	6.500	0	6.500	l
L2003	S1 AS Schwechat Süd	L2072	5.700	100	5.600	l
L2003	L2072	L2073	2.700	0	2.700	l
L2003	L2073	B15 Umf. Himberg	2.700	100	2.600	l
L2003	B15 Umf. Himberg	B15 alt	400	0	400	l
L2071	L2069	B11	4.400	0	4.400	l
L2071	B11	L2003	700	0	700	l
L2072	B11	L2003	2.200	200	2.000	l
L2075 Spg. Rannersdorf	S1	B11	5.600	700	4.900	l
L2075 Spg. Rannersdorf	L2069	S1	21.900	3.400	18.500	l
L2075 Spg. Rannersdorf	B14 / Etrichstraße	L2069	13.100	2.500	10.600	l
L2073	B11	L2003	200	100	100	l
S1	Umf. Leopoldsdorf	AST Rannersdorf	80.200	12.600	67.600	ü
S1	Werte pro Richtungsfahrbahn					
S1	AST Rannersdorf	S1 AST Schwechat Süd	72.200	10.500	61.700	ü
S1	Werte pro Richtungsfahrbahn					
S1	S1 AST Schwechat Süd	S1 AST Schwechat Ost	83.400	11.400	72.000	ü
S1	Werte pro Richtungsfahrbahn					
S1	S1 AST Schwechat Ost	A4	66.600	11.100	55.500	ü
S1-Nord	Werte pro Richtungsfahrbahn					
S1-Nord	Essling	Groß Enzersdorf	31.500	2.200	29.300	ü
S1-Nord	Werte pro Richtungsfahrbahn					
S1-Nord	Groß Enzersdorf	Raasdorf	36.200	1.600	34.600	ü
S1-Nord	Werte pro Richtungsfahrbahn					
S1-Nord	Raasdorf	Süßenbrunn	36.200	1.600	34.600	ü
B9	Werte pro Richtungsfahrbahn					
B9	B9 alt	B10	22.400	2.000	20.400	ü
AS Schw. Ost	B10	S1 AST Schwechat Ost	30.900	2.700	28.200	ü
AS Schw. Süd	Werte pro Richtungsfahrbahn					
AS Schw. Süd	Werte pro Richtungsfahrbahn					
AS Schw. Süd	L2003/B233	S1 AST Schwechat Süd	18400	1500	16900	ü
AS Schw. Süd	Werte pro Richtungsfahrbahn					
AS Schw. Süd	Werte pro Richtungsfahrbahn					
B16	B15	L2078	4700	200	4500	ü
B16	L2078	L2076	4400	100	4300	ü
B16	L2076	L2008	5000	0	5000	ü
B16	L2008	Umf. Leopoldsdorf	1300	0	1300	ü
B16	Umf. Leopoldsdorf	B11	13400	300	13100	ü
B16	B11	L2080	11400	300	11100	ü
B16 (Südteil)	Münchendorf	L156	5100	300	4800	ü
B16 (Südteil)	L156	ASt A3	6000	300	5700	ü
B16 (Südteil)	ASt A3	Ebreichsdorf	15300	600	14700	ü
Arbeitergasse	B16	Lutzstraße	5000	100	4900	l
Arbeitergasse	Lutzstraße	B15	5000	100	4900	l
L2076	B16	Lutzstraße	2600	100	2500	l
L2076	Lutzstraße	B11 / B15 / M.Lanzendf.	3900	100	3800	l
Lutzstraße Verlängerung	B16	L2076	1300	0	1300	l
Lutzstraße	L2076	Arbeitergasse	400	0	400	l
Breitenleerstraße	Telefonweg	L3019 / Raasdorf	5600	400	5200	l
Breitenleerstraße	L3019 / Raasdorf	Markgrafneusiedlerstr.	6800	400	6400	l
Bahnstr.	Markgrafneusiedlerstr.	Ri. Osten	2800	0	2800	l
L3019	Breitenleerstraße	B3 / Groß Enzersdorf	4000	1200	2800	l
Eßlinger Hauptstr.	Eßling	B3 / Groß Enzersdorf	20600	400	20200	l
B3	Groß Enzersdorf	Ri. Osten	10500	200	10300	ü

Die Immissionsberechnungen für die verschiedenen Szenarien wurden mit der Software Soundplan, Version 6.5, durchgeführt.

Für die Immissionspunkte wurden die energieäquivalenten Dauerschallpegel mittels Einzelpunktberechnungen bestimmt sowie zur Visualisierung der lärm-technischen Situation Rasterlärnkarten gerechnet.

Für die Einzelpunktberechnungen wurden, wie im UVE-Fachbeitrag 02.130 Straßen- und Schienenverkehrslärm im Punkt 4 „Berechnungsergebnisse“ beschrieben, an den Siedlungsrändern der Gemeinden im Nahebereich des Flughafens, weiters an den fixen Messpunkten (2003) der Flughafen Wien AG, bei Objekten mit lärmsensibler Nutzung (Schulen, Kindergärten/ Horte, Krankenhäuser und Pflegeheime) sowie bei Sondernutzungen (Altenheime) Immissionspunkte gesetzt.

Die Immissionspunkte in der Umgebung des Flughafens sind wie folgt bezeichnet:

Tabelle 4.3-7: Bezeichnung der Immissionspunkte in der Umgebung des Flughafens

Bez.	Ortschaft
AI	Aichhof
BE	Betriebe
EK	Enzersdorf, Klein Neusiedl
FI	Fischamend, Fischamend Dorf
KA	Karlsdorf
KT	Katharinenhof
MA	Mannswörth
RW	Rauchenwarth
SD	Schwadorf
SW	Schwechat
TR	Bründlfeld / Rauchenwarther Platte
ZW	Zwölfaxing

Zusätzlich wurden zu Vergleichszwecken an weiteren Standorten, wie OMV, Autobahnmeisterei an der A4 beim Flughafen sowie beim Gelände des Parkplatzes Mazur beim Flughafen, siehe auch Planunterlage 02.130.100-02, Rechenpunkte situiert.

Nachfolgend sind die untersuchten Objekte mit lärmsensibler Nutzung oder Sondernutzung in Tabellenform angeführt, eine planliche Darstellung dieser Immissionspunkte findet sich ebenfalls in Planunterlage Übersichtsplan 02.130.100-02, Untersuchungsgebiet.

Für diese Punkte erfolgte die Berechnung für 2 Stockwerke, nämlich Erdgeschoss (EG) und Obergeschoss (OG), mit 1,5 m bzw. 5,0 m über Gelände.

Tabelle 4.3-8: Objekte mit lärmsensibler Nutzung oder Sondernutzung Teil 1, SE000 bis SE037

OBJEKTE MIT LÄRMSENSIBLER NUTZUNG oder SONDERNUTZUNG			
BEZ.	KATEGORIE	EINRICHTUNG	GEMEINDE
SE000	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Groß-Enzersdorf
SE001	Schule	Volksschule	Groß-Enzersdorf
SE003	Schule	Hauptschule	Groß-Enzersdorf
SE004	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Groß-Enzersdorf
SE005	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Groß-Enzersdorf
SE006	Schule	Volksschule	Schwechat
SE007	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Schwechat
SE008	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Schwechat
SE009	Schule	Dr. Adolf Schärf-Hauptschule	Schwechat
SE010	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Schwechat
SE011	Schule	Bundesgymnasium	Schwechat
SE012	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Schwechat
SE013	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Schwechat
SE014	Alten- und Pflegeheim	Seniorenheim	Schwechat
SE015	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Schwechat
SE016	Schule	Hauptschule	Schwechat
SE017	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Schwechat
SE018	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Schwechat
SE019	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Schwechat
SE020	Schule	Hauptschule	Maria Lanzendorf
SE021	Schule	Volksschule	Maria Lanzendorf
SE022	Alten- und Pflegeheim	Caritasheim	Lanzendorf
SE023	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Lanzendorf
SE024	Schule	Volksschule	Enzersdorf an der Fischa
SE025	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Enzersdorf an der Fischa
SE026	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Enzersdorf an der Fischa
SE027	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Schwadorf
SE028	Schule	Europa-Hauptschule	Schwadorf
SE029	Schule	Volksschule	Schwadorf
SE030	Schule	Volksschule	Fischamend
SE031	Schule	Sonderschule	Fischamend
SE032	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Fischamend
SE033	Schule	Hauptschule	Fischamend
SE034	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Zwölfaxing
SE035	Schule	Volksschule	Zwölfaxing
SE036	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Klein-Neusiedl
SE037	Schule	Volksschule	Klein-Neusiedl
SE038	Schule	Hauptschule	Ebergassing

Tabelle 4.3-9: Objekte mit lärmsensibler Nutzung oder Sondernutzung Teil 2, SE038 bis SE315

OBJEKTE MIT LÄRMSENSIBLER NUTZUNG oder SONDERNUTZUNG			
SE038	Schule	Hauptschule	Ebergassing
SE039	Schule	Volksschule	Ebergassing
SE040	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Ebergassing
SE041	Alten- und Pflegeheim	Landespensionistenheim	Himberg
SE042	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Himberg
SE043	Schule	Hauptschule	Himberg
SE044	Schule	Polytechn. Schule	Himberg
SE045	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Himberg
SE046	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Himberg
SE047	Schule	Volksschule	Schwechat
SE048	Kindergarten/Hort	Hort	Schwechat
SE049	Kindergarten/Hort	Hort	Zwölfaxing
SE050	Kindergarten/Hort	Hort	Fischamend
SE051	Schule	Volksschule I	Schwechat
SE052	Schule	Volksschule II	Schwechat
SE053	Schule	Sonderschule	Schwechat
SE054	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Rauchenwarth
SE055	Schule	Musikschule	Zwölfaxing
SE067	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Maria Lanzendorf
SE068	Alten- und Pflegeheim	Seniorenheim	Maria Lanzendorf
SE081	Kindergarten/Hort	Hort	Himberg
SE082	Schule	Volksschule	Himberg
SE083	Schule	Musikschule	Himberg
SE116	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Ebergassing
SE144	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Enzersdorf an der Fischa
SE171	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Fischamend
SE172	Schule	Musikschule	Fischamend
SE186	Kindergarten/Hort	Hort	Schwechat
SE187	Kindergarten/Hort	Hort	Schwechat
SE188	Kindergarten/Hort	Hort	Schwechat
SE189	Kindergarten/Hort	Kindergrippe	Schwechat
SE190	Kindergarten/Hort	Hort	Schwechat
SE191	Kindergarten/Hort	Hort	Schwechat
SE192	Kindergarten/Hort	Hort	Schwechat
SE193	Schule	Musikschule	Schwechat
SE194	Schule	Justizschule	Schwechat
SE262	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Himberg
SE263	Schule	Sonderschule	Groß-Enzersdorf
SE264	Schule	Polytechnischer Lehrgang	Groß-Enzersdorf
SE265	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Groß-Enzersdorf
SE266	Schule	Volksschule	Groß-Enzersdorf
SE287	Alten- und Pflegeheim	Sozialzentrum	Schwadorf
SE293	Alten- und Pflegeheim	Seniorenheim	Fischamend
SE314	Kindergarten/Hort	Hort	Ebergassing
SE315	Alten- und Pflegeheim	Kurzzeit Pflegezentrum	Ebergassing

Tabelle 4.3-10: Objekte mit lärmsensibler Nutzung oder Sondernutzung Teil 3, SE316 bis SE355

OBJEKTE MIT LÄRMSENSIBLER NUTZUNG oder SONDERNUTZUNG			
BEZ.	KATEGORIE	EINRICHTUNG	GEMEINDE
SE316	Schule	Gymnasium	Gross-Enzersdorf
SE317	Schule	Musikschule	Gross-Enzersdorf
SE318	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Gross-Enzersdorf
SE319	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Ebergassing
SE320	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Enzersdorf an der Fischa
SE321	Kindergarten/Hort	Hort	Enzersdorf an der Fischa
SE322	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Enzersdorf an der Fischa
SE323	Schule	Ballettschule	Fischamend
SE324	Kindergarten/Hort	Hort	Himberg
SE325	Kindergarten/Hort	Hort	Lanzendorf
SE326	Kindergarten/Hort	Kinderbetreuung	Maria Lanzendorf
SE327	Schule	Abend HTL	Schwechat
SE328	Schule	Berufsakademie	Schwechat
SE329	Schule	Ballettschule	Schwechat
SE330	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Scharndorf
SE331	Schule	Volksschule	G÷ttlesbrunn-Arbesthal
SE332	Schule	Musikschule	G÷ttlesbrunn-Arbesthal
SE333	Kindergarten/Hort	Kindergarten	G÷ttlesbrunn-Arbesthal
SE334	Kindergarten/Hort	Kindergarten	G÷ttlesbrunn-Arbesthal
SE335	Schule	Volksschule	Trautmannsdorf / Leitha
SE336	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Trautmannsdorf / Leitha
SE337	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Trautmannsdorf / Leitha
SE338	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Trautmannsdorf / Leitha
SE339	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Trautmannsdorf / Leitha
SE340	Kindergarten/Hort	Hort	Gross-Enzersdorf
SE341	Kindergarten/Hort	Hort	Gross-Enzersdorf
SE342	Schule	Volksschule	Leopoldsdorf
SE343	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Leopoldsdorf
SE344	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Leopoldsdorf
SE345	Kindergarten/Hort	Kindergarten	Leopoldsdorf
SE346	Alten- und Pflegeheim	Seniorenheim	Wien 11
SE347	Schule	Hauptschule	Wien 11
SE348	Schule	Volksschule	Wien 11
SE349	Schule	Volksschule	Wien 11
SE350	Schule	Volksschule	Wien 11
SE351	Schule	Volksschule	Wien 11
SE352	Schule	Volksschule	Wien 11
SE353	Schule	Hauptschule	Wien 11
SE354	Schule	Allgemeine Sonderschule	Wien 11
SE355	Schule	Volksschule	Wien 11

Die Messpunkte der Flughafen Wien AG (Standorte 2003) sind mit „MP“ gekennzeichnet. Bei diesen wurde die Immission für die übermittelte Mikrofonhöhe bestimmt.

In einem erweiterten Gebiet um den Flughafen wurden zusätzlich in Ortschaften, die keine der oben genannten Immissionspunkte aufweisen, Berechnungspunkte gesetzt, um auch hier Aussagen treffen zu können. Es wurde im Regelfall der Kirchenplatz gewählt, da dies eine Örtlichkeit ist, die im Prinzip überall vorhanden und weiters auch für einen Betrachter ohne Ortskenntnisse mittels Karten leicht auffindbar ist.

Diese Immissionspunkte sind ebenfalls in Planunterlage 02.130.100-02 abgebildet.

Tabelle 4.3-11: Immissionspunkte erweitertes Gebiet um Flughafen

Bez.	Beschreibung
HS001	HS-Achau-Kirchpl.
HS004	HS-Arbesthal-Kirchpl.
HS009	HS-Biedermannsdorf-J. Korntheuer Platz
HS026	HS-Gallbrunn- Kirchpl.
HS031	HS-Göttlesbrunn-Abt Bruno Heinrich Platz
HS032	HS-Götzendorf-Kirchpl.
HS033	HS-Gramatneusiedl-Kirchpl.
HS040	HS-Haslau ad Donau-Kirchpl.
HS043	HS-Höflein- Kirchpl.
HS044	HS-Hollern- Kirchpl.
HS052	HS-Laxenburg-Schloßplatz
HS055	HS-Leopoldsdorf-Kirche Hennersdorfer Str.
HS058	HS-Mannsdorf ad Donau- Kirchpl.
HS059	HS-Maria Ellend-Kirchpl.
HS063	HS-Moosbrunn-Kirchpl.
HS064	HS-Mitterndorf ad Fische-Kirchpl.
HS065	HS-Mühlleiten-Amtshaus
HS067	HS-Münchendorf-Kirchpl.
HS069	HS-Oberlaa-Kirche Oberlaaer Platz
HS077	HS-Petronell Carnuntum-Kirchpl.
HS083	HS-Raasdorf-Kirchpl.
HS084	HS-Regelsbrunn- Kirchpl.
HS086	HS-Rohrau- Kirchpl.
HS088	HS-Sarasdorf- Kirchpl.
HS089	HS-Scharndorf- Kirchpl.
HS100	HS-Stixneusiedl- Kirchpl.
HS104	HS-Trautmannsdorf ad Leitha- Kirchpl.
HS114	HS-Wien Eßling-Kirchpl.
HS128	HS-Wildungsmauer-Kirchpl.

Eine Überprüfung bzgl. der allgemeinen Einhaltung von Grenzwerten, wie z.B. in der Dienstanweisung für Lärmschutz an Bundesstraßen des BMVIT angegeben, kann auf Grund des zufolge der Größe des Untersuchungsraumes gewählten methodischen Ansatzes in dieser ergänzenden Unterlage nicht vorgenommen werden, da in der Grobmodellierung, u. a. etwaig vorhandene aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht berücksichtigt werden konnten und daher keine entsprechend aussagekräftigen Angaben zu den tatsächlich auftretenden Pegeln gemacht werden können. Eine Ausnahme stellt der Ortsrand von Rauchenwarth dar, da die Lärmschutzwälle der B10 und vor Rauchenwarth im Modell enthalten sind.

Diese Detailprüfungen müssen, wie oben beschrieben, lediglich im Bedarfsfall bei Überschreitung der Pegeldifferenz 2 dB (jedenfalls zumutbar) durchgeführt werden.

Für die zwei untersuchten Fälle, nämlich Nullszenario 2025 und Planszenario 2025 (mit Lärm- und Sichtschutzdamm entlang der B10, sowie Damm vor Rauchenwarth) wurden die Immissionspegel berechnet sowie die sich ergebenden Veränderungen mittels Differenzbildung dargestellt (siehe Kapitel 4.3.6 „Raster- und Differenzlärnkarten“).

Ein erster Indikator für die zu erwartende Pegeldifferenz an einem Straßenzug stellt die Änderung der DTV-Werte dar.

In einer ersten Abschätzung können daher, in Anlehnung an den UVE-Leitfaden (Umweltbundesamt, 2. erweiterte und aktualisierte Auflage, 2002), lediglich die Zuwächse der DTV-Werte herangezogen werden, wobei näherungsweise Erhöhungen um 25 Prozent mit Zunahmen der Emission in der Höhe von 1 dB gleich gesetzt werden (der UVE-Leitfaden sieht in Kapitel 3.3.3.3 Lärm Untersuchungen in den Bereichen mit Erhöhungen des DTV um zumindest 30% vor).

Diese Näherung berücksichtigt allerdings Überlagerungseffekte etc., welche z.B. auftreten können, wenn die den Emissionszuwächsen zugrunde liegenden Absolutwerte der Schallpegel lediglich geringe Intensitäten aufweisen und ein Emitter mit großer Schalleistung in geringer Entfernung vorhanden ist, wodurch diese Steigerungen überlagert und somit irrelevant sein können, nicht.

Weiters können Entlastungen auf anderen Straßenzügen vorhandene Steigerungen wiederum ausgleichen, oder aber auch umgekehrt.

Ebenso können Änderungen des LKW Anteils, wodurch auch eine geringere Erhöhung des DTV relevante Pegelzunahmen bewirken könnten, in dieser ersten Betrachtung nicht berücksichtigt werden. Weiters werden der gesamte 24-Stunden-Tag und nicht die einzelnen Zeitbereiche herangezogen.

Aufgrund obiger Gegebenheiten sind zusätzlich zur Abschätzung des Immissionszuwachses mittels des DTV-Wertes Immissionsberechnungen, welche auch diese Randbedingungen berücksichtigen, vorgenommen worden.

Nachstehende Tabellen zeigen die Änderung der Verkehrsdaten auf den Straßenabschnitten.

Tabelle 4.3-12: Zunahme DTV Planszenario 2020 zu Nullszenario 2020, Teil 1

Änderung Verkehrsdaten Nullszenario 2025 - Planszenario 2025						
lfd. Nr.	Straße Bezeichnung	Abschnitt		NS2025 DTV 24h	PS2025 DTV 24h	Veränderung
		von	bis			
1	A3	Guntramsdorf	Ebreichsdorf	42.400	42.400	0,0%
2	A4	AST Simmering	Kn. Schwechat / S1	74.000	74.700	0,9%
3	A4 Ri. Ost	Kn. Schwechat / S1	A4 Ri. Ost -VIE	56.800	58.800	3,5%
4	A4 Ri. Ost	A4 Ri. Ost -VIE	VIE-A4 Ri. Ost	33.100	33.000	-0,3%
5	A4 Ri. Ost	VIE-A4 Ri. Ost	Fischamend	37.200	38.100	2,4%
6	A4 Ri. West	Kn. Schwechat / S1	VIE-A4 Ri. West	55.500	55.600	0,2%
7	A4 Ri. West	VIE-A4 Ri. West	A4 Ri. West-VIE	33.200	32.900	-0,9%
8	A4 Ri. West	A4 Ri. West-VIE	Fischamend	37.300	38.000	1,9%
9	A4	Fischamend	Bruck a.d. Leitha	67.000	68.400	2,1%
10	A4 Ri. Ost -VIE	A4	A4 Ri. West-VIE	23.700	25.800	8,9%
11	VIE-A4 Ri. Ost	VIE-A4	A4	4.100	5.100	24,4%
12	A4 Ri. West-VIE	A4	A4 Ri. Ost -VIE	4.100	5.100	24,4%
13	VIE-A4 Ri. West	VIE-A4	A4	22.300	22.700	1,8%
14	A4-VIE	A4 Ri. Ost+West -VIE	B9	22.400	25.300	12,9%
15	VIE-A4	B9-A4	VIE-A4 Ri. Ost + West	24.900	26.100	4,8%
16	B9 Ri. Ost-VIE	B9	Ausf. A4-B9	1.300	3.700	184,6%
17	B9 Ri. Ost-VIE	Ausf. A4-B9	A4-VIE	1.700	4.200	147,1%
18	Ausf. A4-B9	A4 Ri. Ost -VIE	B9	3.700	3.600	-2,7%
19	B9-Ausf. B9	B9	B9 Ri. Ost -VIE	500	500	0,0%
20	B9-A4	B9 Ri. Ost	VIE-A4	2.100	2.600	23,8%
21	B9 alt Sackgasse	Concorde Business Park	B9	400	500	25,0%
22	B9	B9 alt	L2065	16.000	20.900	30,6%
23	B9	L2065	L2064	18.000	25.600	42,2%
24	B9 Ri. Ost	L2064	B9 VIE West	7.500	10.600	41,3%
25	B9 Ri. Ost	B9 VIE West	B9 Ri. Ost-VIE	8.600	11.700	36,0%
26	B9 Ri. Ost	B9 Ri. Ost-VIE	B9 VIE Ost	9.600	10.000	4,2%
27	B9 Ri. West	L2064	B9 VIE West	8.300	13.400	61,4%
28	B9 Ri. West	B9 VIE West	B9 Ri. Ost-VIE	6.700	11.500	71,6%
29	B9 Ri. West	B9 Ri. Ost-VIE	B9 VIE Ost	5.700	10.400	82,5%
30	B9	B9 VIE Ost	CEATS	13.800	14.800	7,2%
31	B9	CEATS	B60 neu	12.800	13.800	7,8%
32	B9	B60 neu	L156	5.700	5.500	-3,5%
33	B9	L156	B60	700	700	0,0%
34	B9	B60	A4	2.600	2.600	0,0%
35	B9	A4	L166	9.300	9.300	0,0%
36	B9	L166	L164	5.700	5.700	0,0%
37	B9	L164	L2038	4.200	4.100	-2,4%
38	B9	L2038	B211	4.800	4.700	-2,1%
39	L166	B9 / Maria Ellend	Göttlesbrunn	1.500	1.500	0,0%
40	B211	B9	L165 / Rohrau	2.600	2.600	0,0%
41	L2069	Wien	Kledering Ort	7.800	9.100	16,7%
42	L2069	Kledering Ort	Ostbahnstraße	9.000	10.400	15,6%
43	L2069	Ostbahnstraße	Spg.Rannersdorf	11.400	12.900	13,2%
44	L2069	Spg.Rannersdorf	L2071	9.900	11.100	12,1%
45	L2069	L2071	Gladbeckstraße	5.500	6.700	21,8%
46	L2069	Gladbeckstraße	B10 / Simmer. Hptstr.	5.500	6.400	16,4%
47	Ostbahnstraße	L2069	Ailecgasse	3.300	3.400	3,0%
48	Gladbeckstraße	L2069	B11	300	300	0,0%
49	Ailecgasse	Ri. ZVf. Kledering	Ostbahnstraße	14.600	15.000	2,7%
50	Ailecgasse	Ostbahnstraße	B10 / Simmer. Hptstr.	10.500	10.800	2,9%
51	L2067	L2066	B10	9.000	9.700	7,8%
52	Dreherstraße	B10 / Simm. Hptstr.	Sängergasse	5.600	5.500	-1,8%
53	Sängergasse	Etrichstraße	Dreherstraße	16.100	15.900	-1,2%
55	L2066	Dreherstraße	L2067	11.300	11.300	0,0%
56	L2066	L2067	S1	19.500	20.100	3,1%
57	L2066	S1	L2064	21.900	22.100	0,9%
58	L2070/Ast.S1 Mannswörth	S1	L2066	26.100	27.600	5,7%
59	L2064	L2066	L2065	10.000	13.000	30,0%
60	L2064	L2065	B9	100	100	0,0%

Tabelle 4.3-13: Zunahme DTV Planszenario 2020 zu Nullszenario 2020, Teil 2

lfd. Nr.	Straße Bezeichnung	von	Abschnitt bis	NS2025 DTV 24h	PS2025 DTV 24h	Veränderung
61	L2065	L2064	B9	8.900	8.900	0,0%
62	B14 / Zinnergasse	von Norden	Kaiser Ebersdorfer Str.	25.800	25.700	-0,4%
63	B14 / Etrichstraße	Kaiser Ebersdorfer Str.	Hoefftgasse	22.600	22.300	-1,3%
64	B14 / Etrichstraße	Hoefftgasse	Sängergasse	22.700	22.400	-1,3%
65	B14 / Etrichstraße	Sängergasse	Simm. Hauptstr.	26.000	26.300	1,2%
66	B14 / Etrichstraße	Simmeringer Hptstr.	Ailecgasse	20.200	20.400	1,0%
67	B10	B14 / Etrichstraße	L2069	15.600	15.700	0,6%
68	B10	L2069	B11	25.400	26.600	4,7%
69	B10	B11	L2003 / L2067	28.000	28.800	2,9%
70	B10	L2003 / L2067	B9 alt	17.800	18.300	2,8%
71	B10	B9 alt	S1 AS Schwechat Ost/B9	16.100	16.400	1,9%
72	B10	S1 AS Schwechat Ost/B9	L2063	12.700	12.400	-2,4%
73	B10	L2063	Schwadorf	11.700	13.400	14,5%
74	B10	Schwadorf	B60 neu	12.700	12.300	-3,1%
75	B10	B60 neu	B60 alt	12.500	13.000	4,0%
76	B10	B60 alt	L2001	14.100	14.600	3,5%
77	B10	L2001	Gallbrunn	12.200	12.700	4,1%
78	B10	Gallbrunn	Bruck a.d. Leitha	12.200	12.700	4,1%
79	L2001	B10	L163	2.700	2.600	-3,7%
80	L2063	B10	Rauchenwarth	900	4.400	388,9%
81	L2004	Himberg	Umf. Himberg	6.600	6.700	1,5%
82	L2004	Umf. Himberg	Rauchenwarth / L2063	6.000	7.400	23,3%
83	L2004	Rauchenwarth / L2063	L2062	4.300	2.300	-46,5%
84	L2004	L2062	Schwadorf	4.100	2.100	-48,8%
85	L2062	L2004	L156 / Wienerherberg	200	200	0,0%
86	B60	Fischamend / B9	L2053	1.200	1.200	0,0%
87	B60	L2053	B10	1.800	1.800	0,0%
88	B60	B10	Margarethen am Moos	800	800	0,0%
89	B60	Margarethen am Moos	Ri. Süden / Götzendf.	1.000	1.000	0,0%
90	B60	Reisenberg	Unterswaltdorf	6.600	6.700	1,5%
91	B60 Umfahrung	Fischamend / B9	Anschl. Klein Neusiedl	7.500	8.800	17,3%
92	B60 Umfahrung	Anschl. Klein Neusiedl	L156	9.300	10.800	16,1%
93	B60 Umfahrung	L156	B10	6.300	7.200	14,3%
94	B60 Umfahrung	B10	Anschl. Margarethen a.Moos	6.500	6.600	1,5%
95	B60 Umfahrung	Anschl. Margarethen a.Moos	B60 alt Ri. Süden / Götzendf.	4.200	4.300	2,4%
96	Anschl. Klein Neusiedl	L156	B60neu	3.200	3.300	3,1%
97	Anschl. Margarethen a	B60alt	B60neu	2.100	2.300	9,5%
98	L2053	L156	B60	4.400	4.400	0,0%
99	L156	Fischamend / B9	Anschl.B60 Klein Neusiedl	2.800	2.900	3,6%
100	L156	Anschl.B60 Klein Neusiedl	L2053	1.200	1.200	0,0%
101	L156	L2053	Anschl.B60neu	5.600	5.600	0,0%
102	L156	Anschl.B60neu	Schwadorf / B10	5.100	5.200	2,0%
103	L156	Schwadorf / B10	L2062 / Wienerherberg	5.200	5.300	1,9%
104	L156	L2062 / Wienerherberg	Ebergassing / B15	5.400	5.500	1,9%
105	L156	Ebergassing / B15	Gramatneusiedl	7.000	7.100	1,4%
106	L156	Gramatneusiedl	Moosbrunn / L150	1.800	1.800	0,0%
107	L156	Moosbrunn / L150	L150	6.700	6.800	1,5%
108	L156	L150	B16 / A3	2.200	2.200	0,0%
109	L156	B16 / A3	Trumau	2.500	2.500	0,0%
110	B15	Umf. Leopoldsdorf	B11	10.100	10.400	3,0%
111	B15	B11	B15 Umf. Himberg	9.800	11.000	12,2%
112	B15 alt	B15 Umf. Himberg	Himberg / L2004	8.900	9.000	1,1%
113	B15 alt	Himberg / L2004	L150	2.200	2.300	4,5%
114	B15 alt	L150	B15 Umf. Himberg	1.000	1.000	0,0%
115	B15	B15 Umf. Himberg	Ebergassing / L156	13.700	13.900	1,5%
116	B15	Ebergassing / L156	Götzendorf	6.200	6.300	1,6%
117	B15a Umf. Himberg	L150	B15 alt	5.400	5.400	0,0%
118	B15 Umf. Himberg	B15 alt	L2004	15.900	16.000	0,6%
119	B15 Umf. Himberg	L2004	L2003	10.900	12.300	12,8%
120	B15 Umf. Himberg	L2003	B15 alt	11.900	13.200	10,9%
121	Umf. Maria Lanzendorf	B15	B11	11.000	11.100	0,9%
122	Umf. Maria Lanzendorf	B11	Umf. Leopoldsdorf	2.100	2.200	4,8%
123	Umf. Leopoldsdorf	B16	Umf. Maria Lanzendorf	12.600	13.400	6,3%
124	Umf. Leopoldsdorf	Umf. Maria Lanzendorf	L2076	14.600	15.600	6,8%
125	Umf. Leopoldsdorf	L2076	B15	19.600	20.800	6,1%
126	Umf. Leopoldsdorf	B15	S1	24.800	26.100	5,2%

Tabelle 4.3-14: Zunahme DTV Planszenario 2020 zu Nullszenario 2020, Teil 3

Änderung Verkehrsdaten Nullszenario 2025 - Planszenario 2025						
lfd. Nr.	Straße Bezeichnung	von	Abschnitt bis	NS2025 DTV 24h	PS2025 DTV 24h	Veränderung
127	L150	B15 alt	B15 Umf. Himberg	1.300	1.300	0,0%
128	L150	B15 Umf. Himberg	L2074	6.600	6.600	0,0%
129	L150	L2074	L2005 / L161	5.500	5.500	0,0%
130	L150	L2005 / L161	L156	5.000	5.000	0,0%
131	L2074	L2005	L150	1.200	1.200	0,0%
132	L2005	Münchendorf	Velm	2.600	2.600	0,0%
133	L2005	Velm	L2074	2.600	2.600	0,0%
134	L2005	L2074	L150	1.500	1.500	0,0%
135	L161	L150	L156	5.400	5.400	0,0%
136	B11	B10	Mautner Markhof-Straße	9.500	9.500	0,0%
137	B11	Gladbeckstraße	L2071	10.800	10.800	0,0%
138	B11	L2071	S1	10.800	10.700	-0,9%
139	B11	S1	L2072	6.600	6.600	0,0%
140	B11	L2072	L2073	9.600	9.200	-4,2%
141	B11	L2073	B15	10.000	9.600	-4,0%
142	B11	B15	Umf. Maria Lanzendorf	4.600	4.500	-2,2%
143	B11	Umf. Maria Lanzendorf	Achau / B16	13.800	13.800	0,0%
144	B11	Achau / B16	Laxenburg Nord	11.200	11.600	3,6%
145	B233 Umf. Zwölfaxing	Umf. Himberg	Ast. Schwechat Süd	14.400	14.300	-0,7%
146	Verbindung	B233	L2003	10.400	10.700	2,9%
147	L2003	B10	L2071	7.000	7.200	2,9%
148	L2003	L2071	S1 AS Schwechat Süd	6.300	6.500	3,2%
149	L2003	S1 AS Schwechat Süd	L2072	5.700	5.700	0,0%
150	L2003	L2072	L2073	2.800	2.700	-3,6%
151	L2003	L2073	B15 Umf. Himberg	2.800	2.700	-3,6%
152	L2003	B15 Umf. Himberg	B15 alt	400	400	0,0%
153	L2071	L2069	B11	4.300	4.400	2,3%
154	L2071	B11	L2003	700	700	0,0%
155	L2072	B11	L2003	2.300	2.200	-4,3%
156	L2072 Spg. Rannersdorf	S1	B11	6.000	5.600	-6,7%
157	L2072 Spg. Rannersdorf	L2069	S1	21.700	21.900	0,9%
158	L2072 Spg. Rannersdorf	B14 / Etrichstraße	L2069	13.300	13.100	-1,5%
159	L2073	B11	L2003	200	200	0,0%
160	S1	Umf. Leopoldsdorf	AST Rannersdorf	78.400	80.200	2,3%
161	S1	AST Rannersdorf	S1 AST Schwechat Süd	70.400	72.200	2,6%
162	S1	S1 AST Schwechat Süd	S1 AST Schwechat Ost	81.500	83.400	2,3%
163	S1	S1 AST Schwechat Ost	A4	68.100	66.600	-2,2%
164	S1-Nord	Essling	Groß Enzersdorf	30.600	31.500	2,9%
165	S1-Nord	Groß Enzersdorf	Raasdorf	35.400	36.200	2,3%
166	S1-Nord	Raasdorf	Süßenbrunn	35.400	36.200	2,3%
167	B9	B9 alt	B10	17.600	22.400	27,3%
168	AS Schw. Ost	B10	S1 AST Schwechat Ost	28.800	30.900	7,3%
169	AS Schw. Süd	L2003/B233	S1 AST Schwechat Süd	18.600	18400	-1,1%
170	B16	B15	L2078	4.700	4700	0,0%
171	B16	L2078	L2076	4.300	4400	2,3%
172	B16	L2076	L2008	4.900	5000	2,0%
173	B16	L2008	Umf. Leopoldsdorf	1.200	1300	8,3%
174	B16	Umf. Leopoldsdorf	B11	12.600	13400	6,3%
175	B16	B11	L2080	11.200	11400	1,8%
176	B16 (Südteil)	Münchendorf	L156	5.100	5100	0,0%
177	B16 (Südteil)	L156	ASt A3	6.000	6000	0,0%
178	B16 (Südteil)	ASt A3	Ebreichsdorf	15.300	15300	0,0%
179	Arbeitergasse	B16	Lutzstraße	5.000	5000	0,0%
180	Arbeitergasse	Lutzstraße	B15	5.000	5000	0,0%
181	L2076	B16	Lutzstraße	2.400	2600	8,3%
182	L2076	Lutzstraße	B11 / B15 / M.Lanzendf.	3.600	3900	8,3%
183	Lutzstraße Verlängerung	B16	L2076	1.200	1300	8,3%
184	Lutzstraße	L2076	Arbeitergasse	400	400	0,0%
185	Breitenleerstraße	Telefonweg	L3019 / Raasdorf	5.600	5600	0,0%
186	Breitenleerstraße	L3019 / Raasdorf	Markgrafneusiedlerstr.	6.700	6800	1,5%
187	Bahnstr.	Markgrafneusiedlerstr.	Ri. Osten	2.800	2800	0,0%
188	L3019	Breitenleerstraße	B3 / Groß Enzersdorf	4.000	4000	0,0%
189	Eßlinger Haupstr.	Eßling	B3 / Groß Enzersdorf	20.400	20600	1,0%
190	B3	Groß Enzersdorf	Ri. Osten	10.500	10500	0,0%

Für eine allfällige Relevanz der Verkehrssteigerung sind jedenfalls die Ergebnisse der Lärmberechnungen (Rasterlärmkarten und Einzelpunktberechnungen) maßgebend. Aus der Betrachtung von den Ergebnissen der Lärmberechnung und den Änderungen der DTV-Werte lassen sich nachstehende Aussagen für einzelne Bereiche ableiten.

Knoten VIE-A4-B9

Die Straßenabschnitte mit den laufenden Nummern 16, 17, und 24 bis 25 und 27 bis 29 (ersichtlich in den vorangegangenen Tabellen) weisen zwar Erhöhungen der DTV-Werte über 25 % auf, sie liegen jedoch allesamt im Knotenbereich VIE-A4-B9 (Rampen von der A4 zum Flughafen, Zufahrten von der B9 etc.). Es ist dort einerseits keine Wohnbebauung vorhanden und andererseits liegen laut Berechnungen keine Pegeldifferenzen größer 2 dB vor.

B9 von S1 bis VIE

Auf der B9 im Bereich von der B10 bzw. der Anschlussstelle S1 Schwechat Ost bis zur östlichen Zufahrt von der B9 zum Flughafengelände sind Verkehrszunahmen größer 25 % gegeben. Betroffen sind die B9-Straßenabschnitte 21 bis 24, und 167.

Die B9 verläuft hier südlich des OMV - Geländes Richtung Osten zum Flughafen. Es ist dort einerseits keine Wohnbebauung vorhanden und andererseits liegen laut Berechnungen keine Pegeldifferenzen größer 2 dB vor.

Bereich B10 Verlegung Aichhof und Rauchenwarth

Da die Landesstraße B10 in ihrer Lage maßgeblich verändert wird, sind in diesem unbewohnten Bereich um die B10 erwartungsgemäß Pegelzunahmen größer als 2dB zu erwarten. Dies wird durch die Lärmberechnungen bestätigt.

Die Verbindung von der B10 nach Rauchenwarth über die L2063 (Nr. 80) weist Zuwächse von ca. 390 %, und im Abschnitt auf der L2004 zwischen Umf. Himberg und Rauchenwarth von 23,3% auf. Es sind damit am nördlichen Ortsrand von

Rauchenwarth Auswirkungen größer 2 dB durch die Verkehrssteigerung auf der L2063 gegeben. Auf nachfolgender Abbildung ist blau schraffiert die Lärmzone größer 2 dB dargestellt.

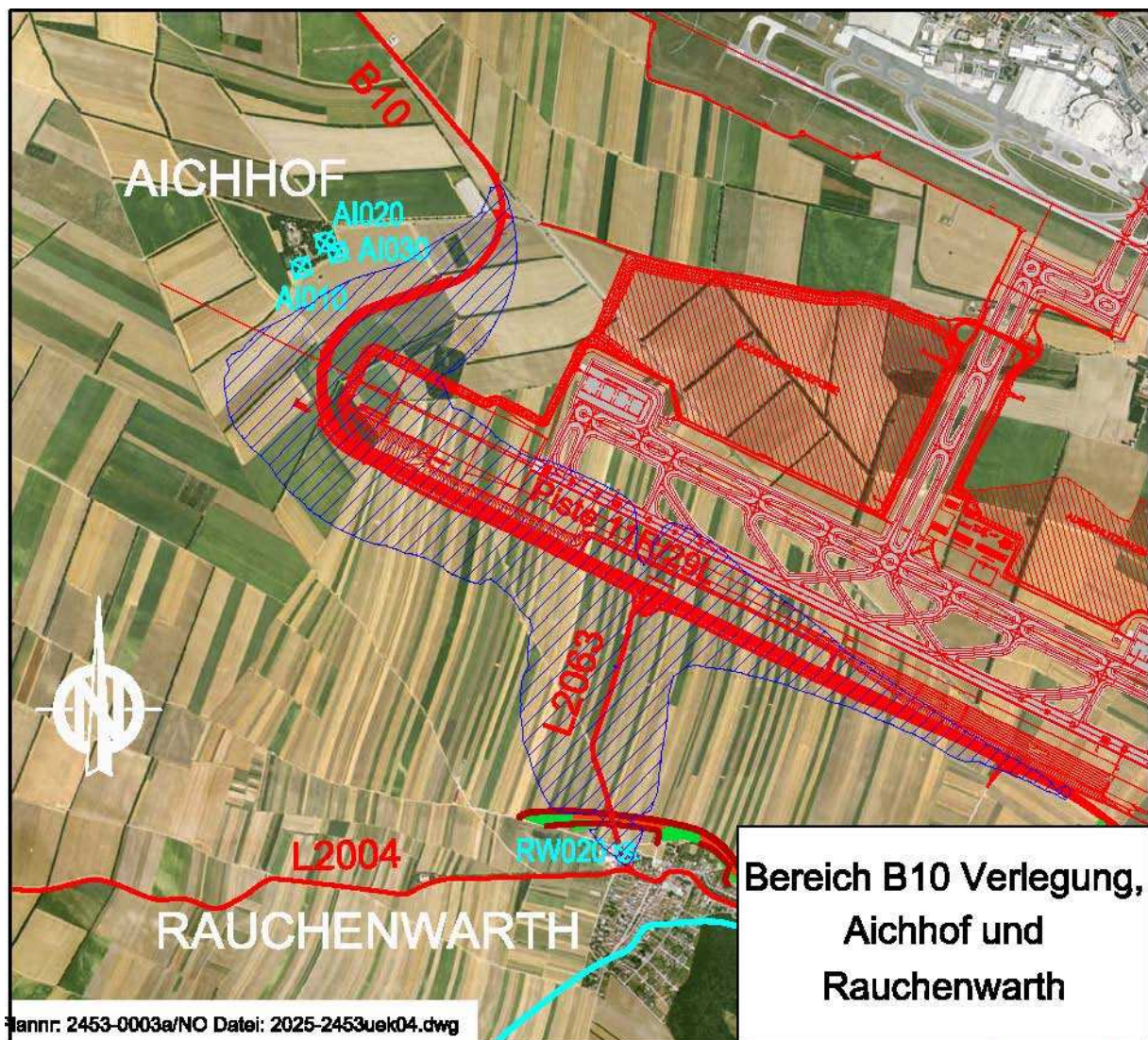


Abbildung 4.3-1: Planausschnitt Bereich B10 Verlegung, Aichhof und Rauchenwarth

In Abbildung 4.3-1 ist ersichtlich, dass entlang der B10-Verlegung der Bereich mit Pegelzunahmen größer 2 dB in einem Gebiet ohne Wohnbebauung liegt.

Für den nördlichen Ortsrand fallen die Pegelzunahmen größer 2 dB in bewohntes Gebiet.

Für diesen nördlichen Ortsrand wurde eine Detailberechnung mit einem Raster 10 x 10 m vorgenommen. Das Ergebnis der Detailberechnung mit den betroffenen Objekten ist in nachstehender Abbildung ersichtlich.

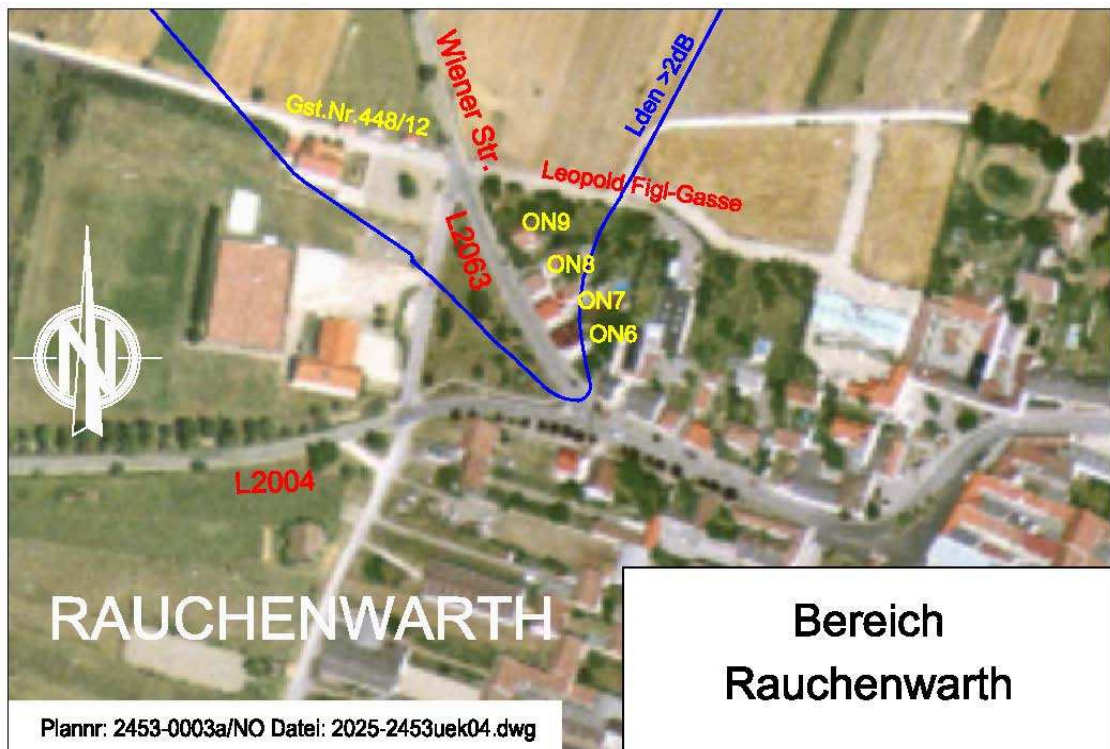


Abbildung 4.3-2: Planausschnitt Bereich Rauchenwarth

Im ausgewiesenen Bereich sind Pegelzunahmen $L_{den} > 2$ dB durch das Vorhaben gegeben. Es sind nachstehende Objekte betroffen:

- Wiener Straße ON9
- Wiener Straße ON8
- Wiener Straße ON7
- Wiener Straße ON6
- Objekt nördlich der Tennisplätze (KG Rauchenwarth, Grundstücksnummer 448/12)

Die neue Siedlung in der Leopold Figl-Gasse (ON11, etc.) ist nicht betroffen.

Weiters wurden bei den betroffenen Objekten ON 6 – ON 9 und Gst. Nr. 448/12 die Gebäude modelliert, Immissionspunkte straßenseitig gesetzt und eine Detailberechnung der Immissionspunkte durchgeführt. Die Situation und die Ergebnisse der Berechnung sind in nachstehender Tabelle bzw. Abbildung ersichtlich.

Tabelle 4.3-15: Detailergebnisse Immissionsberechnungen Straßenverkehr Rauchenwarth

Ort Rauchenwarth	Immissions- punkt		Nullszenario 2025				Planszenario 2025				Diff. PS2025 - NS		
			Lden	Ld	Le	Ln	Lden	Ld	Le	Ln	Lden	Ld	Le
	Bez.	Stw.	[dB]	[dB]	[dB]	[dB]	[dB]	[dB]	[dB]	[dB]	[dB]	[dB]	[dB]
	Gst.Nr.448/12	1	52,5	51,4	48,2	43,8	56,6	55,6	52,2	47,6	4,1	4,2	4,0
	Punkt 1	2	53,7	52,4	49,3	44,9	57,7	56,7	53,4	48,8	4,0	4,3	4,1
	Gst.Nr.448/12	1	54,7	53,7	50,3	45,8	57,0	56,1	52,7	48,1	2,3	2,4	2,4
	Punkt 2	2	55,6	54,6	51,3	46,7	57,9	56,9	53,5	48,9	2,3	2,3	2,2
	ON6	1	62,7	61,8	58,4	53,7	66,1	65,2	61,7	57,1	3,4	3,4	3,3
		2	63,1	62,1	58,7	54,1	66,1	65,1	61,7	57,1	3,0	3,0	3,0
	ON7	1	61,5	60,5	57,1	52,5	65,0	64,1	60,6	56,0	3,5	3,6	3,5
		2	61,9	60,9	57,5	52,9	65,1	64,2	60,8	56,1	3,2	3,3	3,3
	ON8	1	61,2	60,3	56,9	52,2	65,0	64,1	60,6	56,0	3,8	3,8	3,7
		2	61,4	60,5	57,1	52,5	65,0	64,0	60,6	56,0	3,6	3,5	3,5
	ON9	1	59,6	58,7	55,3	50,7	63,1	62,2	58,7	54,1	3,5	3,5	3,4
		2	59,9	59,0	55,6	50,9	63,3	62,4	59,0	54,3	3,4	3,4	3,4

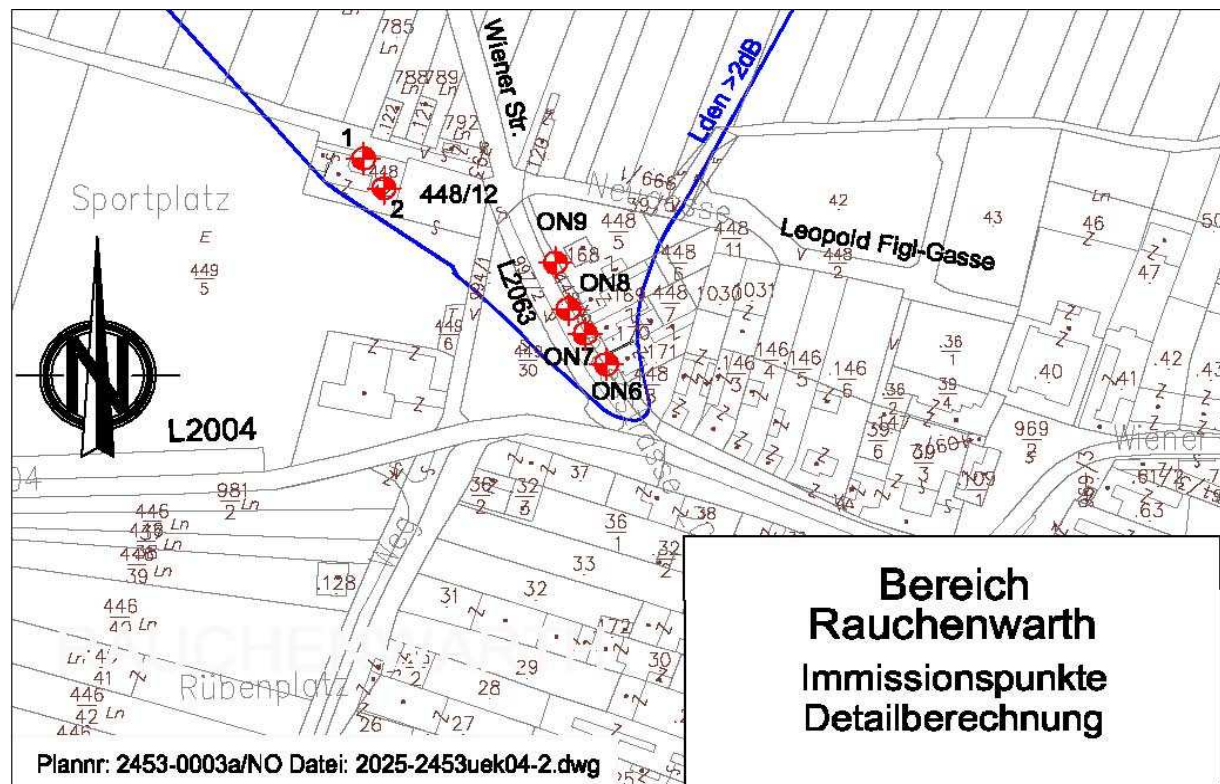


Abbildung 4.3-3: Planausschnitt Bereich Rauchenwarth Immissionspunktberechnung

Die Objekte Wiener Straße ON 6 bis ON 9 weisen sowohl für das Nullszenario, wie für das Planszenario L_{den} Werte größer 60 dB auf und liegen damit über dem Schwellwert für die Straße nach der Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (Bundes-LärmV) bzw. Dienstanweisung für Lärmschutz an Bundesstraßen, Kapitel 5.1 Immissions-grenzwerte zur Beurteilung von Straßenverkehrslärm (Fassung November 2006). Ebenso in der Nacht werden in beiden Szenarien die Schwellwerte von $L_n = 50$ dB an der der Straße zugewandten Seite überschritten. Bei ON 6 bis ON 8 werden im Planszenario zusätzlich die Werte $L_{den}=65$ dB und $L_n=55$ dB erreicht bzw. überschritten.

Auf Grund der oben genannten Werte wären für die Objekte Wiener Straße ON 6, ON 7, ON 8 und ON 9 objektseitige Maßnahmen für den Tag und die Nacht erforderlich.

Es sind jene Räume, die vorwiegend Wohnzwecken dienen, durch geeignete technische Maßnahmen (zB. Einbau von Lärmschutzfenster) zu schützen. Als Schutzziel am Tag ist als Zielwert ein Tag-LA,eq von 40 dB (Innen) zu erreichen, um die Bedürfnisse der Kommunikation zu erfüllen (siehe Fachbeitrag 02.170 Medizin und Umwelthygiene). Erforderliches Stoßlüften kann den Betroffenen am Tag zugemutet werden, so dass der Luftaustausch gewährleistet bleibt.

Als Schutzziel in der Nacht ist für die überwiegend zum Schlafen genutzten Räume als Zielwert ein Nacht-LA,eq von 32 dB (Innen) zu erreichen (siehe Fachbeitrag 02.170 Medizin und Umwelthygiene).

Für die Erreichung des Schutzzieles in der Nacht stehen je nach Erfordernis nachstehende technische Maßnahmen zur Verfügung:

- • Einbau von Schalldämmlüftern in zum Schlafen bestimmten Räumen ohne Austausch bestehender Fenster.
- • Austausch bestehender Fenster gegen Schallschutzfenster in Kombination mit Schalldämmlüftern, Abstufung der Maßnahmen gemäß Schalldämmmaß mit Zielwert Nacht-LA,eq = 32 dB (innen).
- • Gegebenenfalls Kastenfenster oder Nachrüstung bestehender Fenster mit Fenstervorsatzschalen (absorbierende Verkleidung der Fensterleibungen) in Kombination mit Schalldämmlüftern.

L2064

Aufgrund des Verkehrszuwachses von ca. 30 % auf der L2064 zwischen der B2066 und der L2065 (Straßenteilstück Nr. 59) sind Pegelerhöhungen zu erwarten. Die Berechnungen ergaben keine Pegelzunahme $L_{den} > 2$ dB, weshalb nach den Festlegungen im Fachbeitrag 02.170 „Medizin und Umwelthygiene“ keine unzumutbare Pegelerhöhung gegeben ist.

In einem weiteren Untersuchungsschritt wurden die in den Ortschaften an den Immissionspunkten maximal auftretenden Pegeldifferenzen bestimmt und in nachfolgender Tabelle zusammengefasst angeführt.

Diese Untersuchung ist als Ergänzung zu den Betrachtungen mittels Differenzlärnkarten, welche die Immissionssituation für das gesamte Untersuchungsgebiet flächig darstellt, zu verstehen.

Die detaillierten Ergebnistabellen für sämtliche Immissionspunkte mit samt den Absolutwerten der energieäquivalenten Dauerschallpegel sind dem Anhang 1 „Detailtabellen Verkehrsdaten und Ergebnis Einzelpunktberechnungen“ beigefügt.

In nachstehender Tabelle wurden alle Pegelzunahmen > 1 dB (Irrelevanzschwelle) mittels grauer Hinterlegung und Fettdruck markiert.

Tabelle 4.3-16: Zusammenstellung der maximalen Schalldruckpegeländerungen in den Ortschaften, vorläufige Tabelle

Ortschaft/ Bereich	PS2025-NS2025 maximale Pegeldifferenz [dB]	Ortschaft/ Bereich	PS2025-NS2025 maximale Pegeldifferenz [dB]
Achau	0,1	Moosbrunn	0,1
Aichhof	1,0	Mitterndorf ad Fische	0,1
Betriebe	1,4	Mühlleiten	0,2
Biedermannsdorf	0,2	Münchendorf	0,0
Bründlfeld / Rauchenwarther Pl.	0,8	Oberhausen	0,1
Ebergassing	0,1	Oberlaa	0,1
Enzersdorf an der Fische	0,4	Pellendorf	0,0
Fischamend	0,3	Petronell Carnuntum	0,0
Gallbrunn	0,2	Probstdorf	0,1
Göttlesbrunn-Arbesthal	0,7	Raasdorf	0,1
Götzendorf	0,1	Rannersdorf	0,1
Gramatneusiedl	0,0	Rauchenwarth	3,0
Groß Enzersdorf	0,2	Regelsbrunn	0,0
Haslau ad Donau	0,0	Rohrau	0,0
Himberg	0,9	Rutzendorf	0,2
Höflein	0,1	Sarasdorf	0,0
Hollern	-0,1	Scharndorf	0,0
Karlsdorf	0,2	Schwadorf	0,4
Katharinenhof	0,3	Schwechat	0,3
Kledering	0,3	Stixneusiedl	0,2
Klein Neusiedl	0,5	Trautmannsdorf ad Leitha	0,2
Lanzendorf	0,0	Velm	0,0
Laxenburg	0,1	Wien Eßling	0,2
Leopoldsdorf	0,1	Wien 11 Simmering	0,4
Mannsdorf ad Donau	0,1	Wienerherberg	0,1
Mannswörth	0,3	Wildungsmauer	0,0
Margarethen am Moos	0,1	Wittau	0,2
Maria Ellend	0,1	Zwölfaxing	0,1
Maria Lanzendorf	0,2		

Bei den betrachteten Betrieben sind Zunahmen größer 1 dB nur am Parkplatz Mazur an der B9 (Punkt BE060) gegeben. Das heißt sämtliche untersuchte Einzelpunkte, ausgenommen Betriebe und den nördlichen Ortsrand Rauchenwarth liegen unter der Irrelevanzschwelle von 1 dB.

Bei Rauchenwarth ist der Punkt RW020 (Bereich nördlicher Ortsrand) mit Zunahme größer 2 dB betroffen. Diese Auswirkungen größer 2dB gehen auf eine Verkehrssteigerung auf der L2063 (Wiener Straße) zurück. Dieser Bereich wurde bereits gesondert betrachtet und Detailberechnungen unterzogen.

Abgesehen von den zuvor angeführten Bereichen treten im gesamten Untersuchungsgebiet an den Immissionspunkten keine Zunahmen über der Irrelevanzschwelle von 1 dB auf. Aus den

Rasterlärmkarten des Null- und Planszenarios 2020 wurden zur flächenhaften Untersuchung der lärmtechnischen Auswirkungen des Vorhabens Parallelpiste 11R/29L für das gesamte Untersuchungsgebiet Differenzlärmkarten berechnet.

Die bei der Analyse dieser Ergebnisse festgestellten Bereiche mit Pegelzunahmen größer 2 dB werden nachfolgend genauer betrachtet.

Im Anhang 2 sind die entsprechenden Raster- und Differenzlärmkarten beigelegt. Da nur die Differenzen für die Beurteilung herangezogen wurden, sind lediglich zur Veranschaulichung die Rasterlärmkarten mit den Absolutwerten des L_{den} enthalten.

Bei den maßgebenden Differenzlärmkarten, welche durch Subtraktion der Pegel von Planszenario 2025 und Nullszenario 2025 gebildet wurden, sind die Karten für L_{den} sowie die Zeitbereiche Tag, Abend und Nacht beigelegt.

Es wurden die Gebiete mit einer Pegeldifferenz größer 2 dB in den Differenzlärmkarten als Bereiche gekennzeichnet („Bereich 1“ bei Fischamend und der „Bereich B10“ bei Rauchenwarth). Der Bereich B10 wurde bereits in diesem Kapitel betrachtet.

Der Bereich 1 besteht aus einer Deponiegrube auf dem Gemeindegebiet von Fischamend und liegt in unbewohntem Gebiet. Dieser Bereich ist daher für die Beurteilung nicht maßgebend.

4.3.5 Gesamtbeurteilung der Umweltverträglichkeit aus Sicht des Fachbereichs

Bei Berücksichtigung der angeführten aktuellen Grundlagen (insb. Flugverkehrsprognose) ergibt sich keine wesentliche Änderung der fachlichen Beurteilung für das Prognosejahr 2020. Das Vorhaben ist aus Sicht des Fachbereichs Strassen- und Schienenverkehrslärm weiterhin als umweltverträglich zu beurteilen.

Bei Erweiterung des Prognosehorizonts auf das Jahr 2025 bleibt die Beurteilung der Umweltverträglichkeit aus der Sicht des Fachbereichs Straßenverkehrslärm mit Durchführung von Maßnahmen am nördlichen Ortsrand von Rauchenwarth unverändert.

Da aufgrund der Realisierung des Vorhabens Parallelpiste 11R/29L und der sich hierdurch ergebenden Änderungen der Verkehrszahlen im umliegenden Straßen- und Schienenverkehrsnetz in Wohngebieten großteils keine Pegelzuwächse größer + 2 dB entstehen, sind dort gemäß den Kriterien des UVE-Fachbeitrags 02.170 Medizin und Umwelthygiene zusätzliche Untersuchungsschritte nicht erforderlich.

Hinsichtlich des Bereiches nördlicher Ortsrand Rauchenwarth, wo ein $L_{den} > 2$ dB festgestellt wurde, wären nach den Ergebnissen der Detailberechnung für die Objekte Wiener Straße ON 6, ON 7, ON 8 und ON 9 objektseitige Maßnahmen für den Tag und die Nacht erforderlich.

Es wären jene Räume, die vorwiegend Wohnzwecken dienen, durch geeignete technische Maßnahmen (zB. Einbau von Lärmschutzfenster) zu schützen. Als Schutzziel am Tag ist als Zielwert ein Tag- LA_{eq} von 40 dB (Innen) zu erreichen, um die Bedürfnisse der Kommunikation zu erfüllen (siehe Fachbeitrag 02.170 Medizin und Umwelthygiene). Erforderliches Stoßlüften kann den Betroffenen am Tag zugemutet werden, so dass der Luftaustausch gewährleistet bleibt.

Als Schutzziel in der Nacht ist für die überwiegend zum Schlafen genutzten Räume als Zielwert ein Nacht- LA_{eq} von 32 dB (Innen) zu erreichen (siehe Fachbeitrag 02.170 Medizin und Umwelthygiene).

Bei Umsetzung der geforderten Maßnahmen ist aus Sicht des Fachbereiches auch für den Prognosehorizont 2025 das Vorhaben als umweltverträglich zu beurteilen.

4.3.6 Anhang

Anhang 1: Detailtabellen Verkehrsdaten und Ergebnis Einzelpunktberechnungen

DETAILLIERTE ERGEBNISTABELLEN STRASSENVERKEHR

Anhang 2: Raster- und Differenzlärnkarten

Nachfolgend sind die Raster- und Differenzlärnkarten zusammengestellt. Die Rasterlärnkarten bilden die Grundlage für die Berechnung der Differenzlärnkarten. In den Differenzlärnkarten sind die Bereiche mit Pegelzunahmen >2dB im Untersuchungsgebiet ausgewiesen.

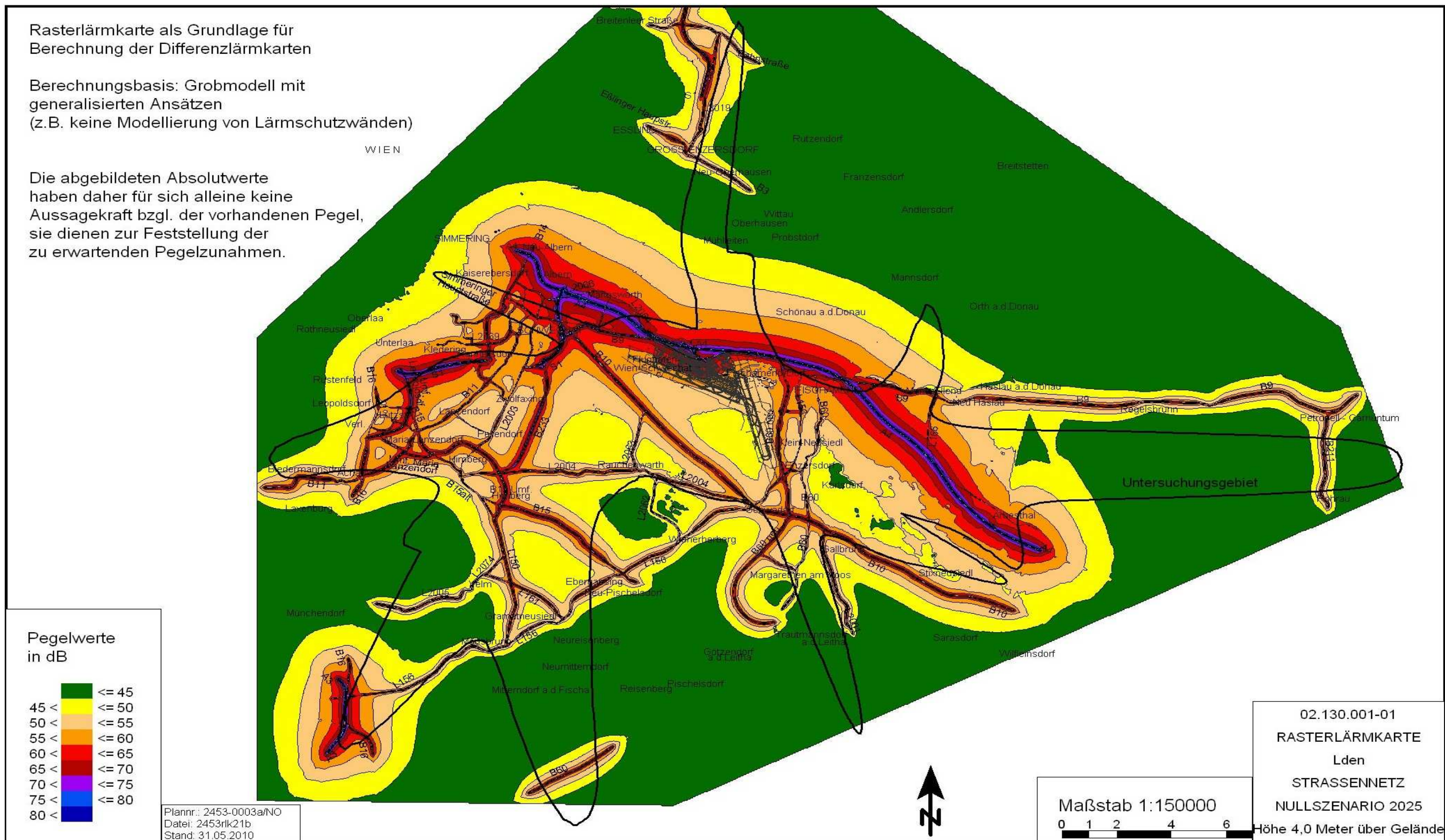


Abbildung 4.3-4: Rasterlärmkarte Straßennetz Nullszenario 2025, Lden als Grundlage für Berechnung der Differenzlärmkarte

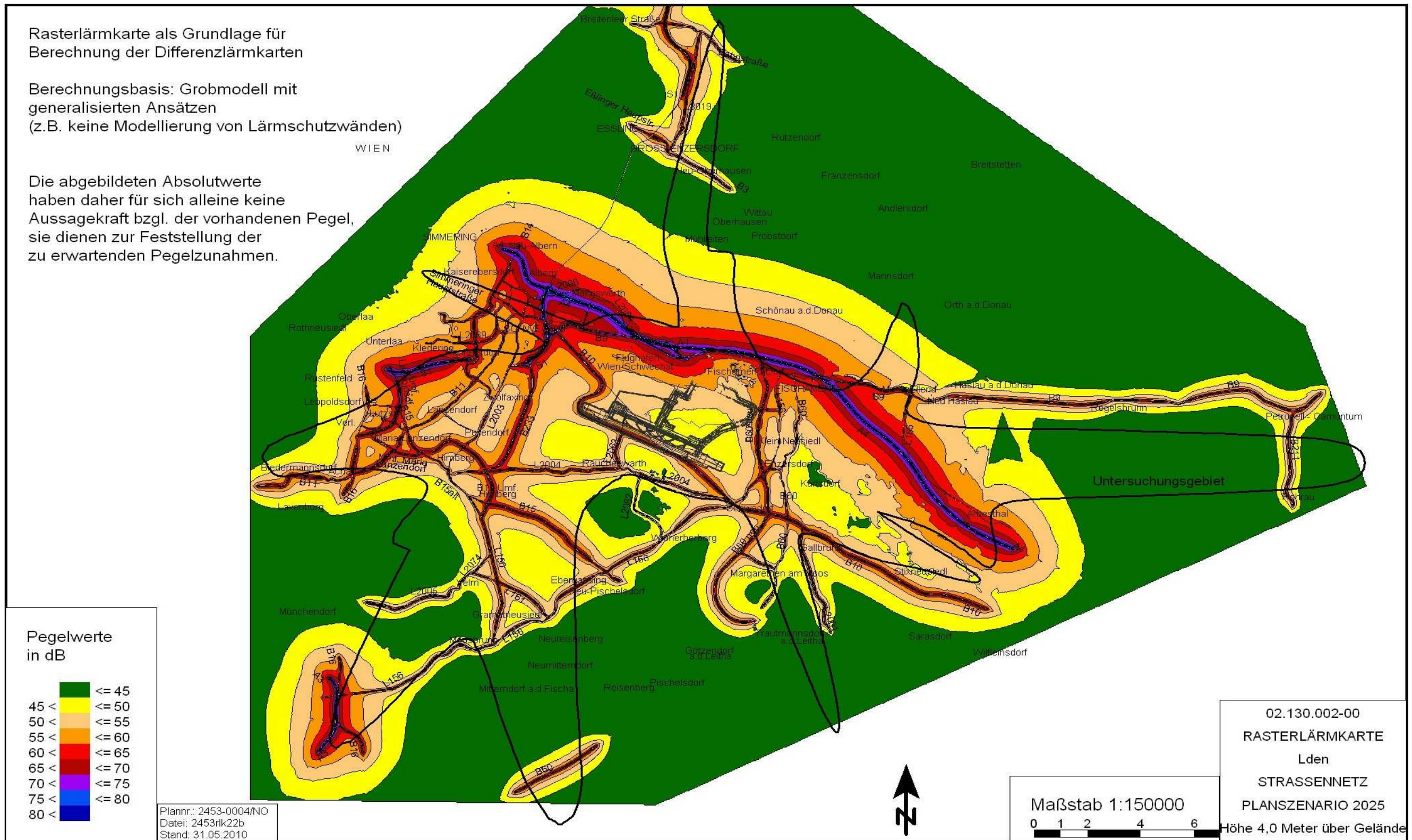


Abbildung 4.3-5: Rasterlärmkarte Straßennetz Planszenario 2025, Lden als Grundlage für Berechnung der Differenzlärmkarte

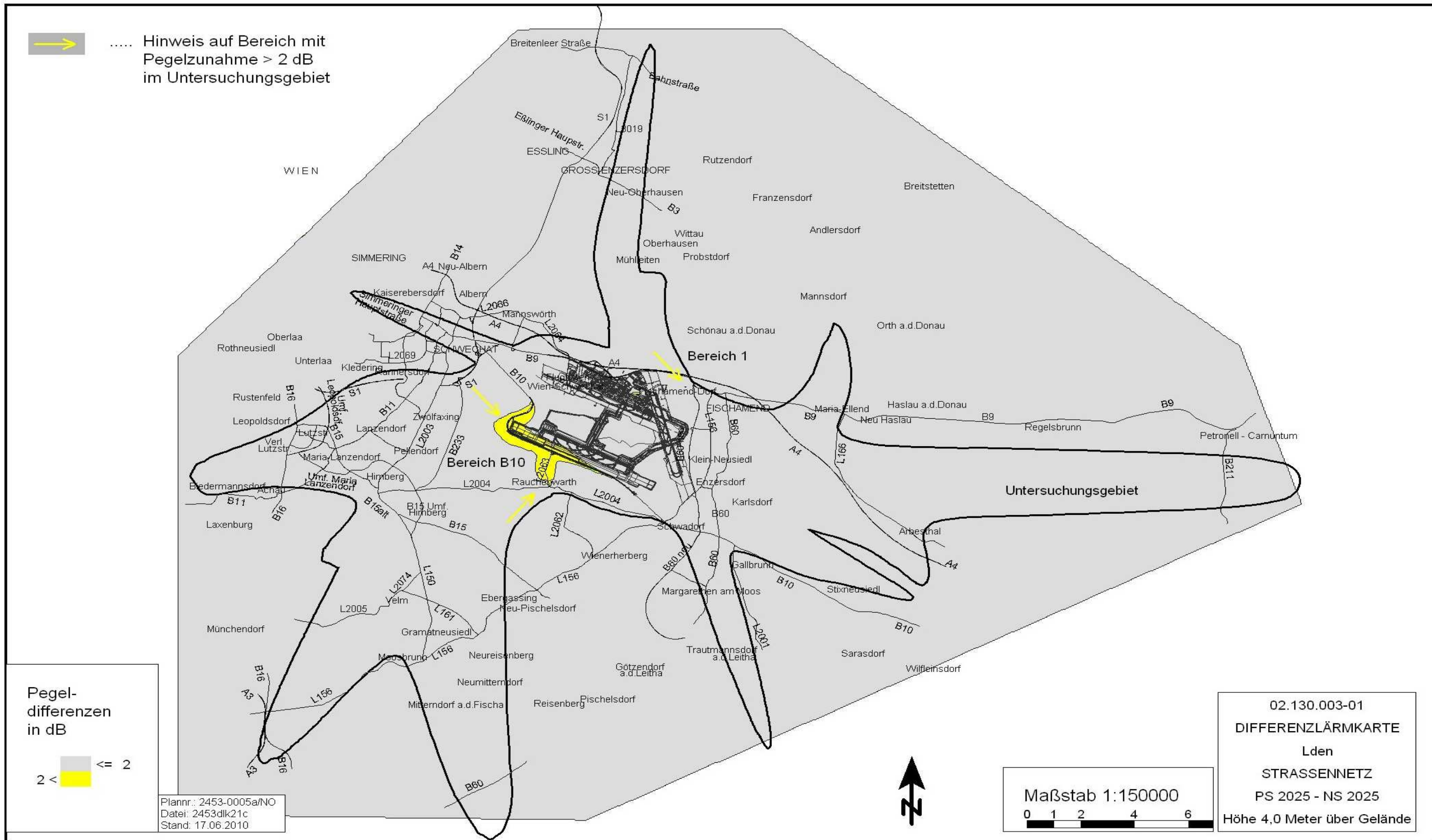


Abbildung 4.3-6: Differenzlärmappe Straßennetz Planszenario 2025 - Nullszenario 2025, Lden

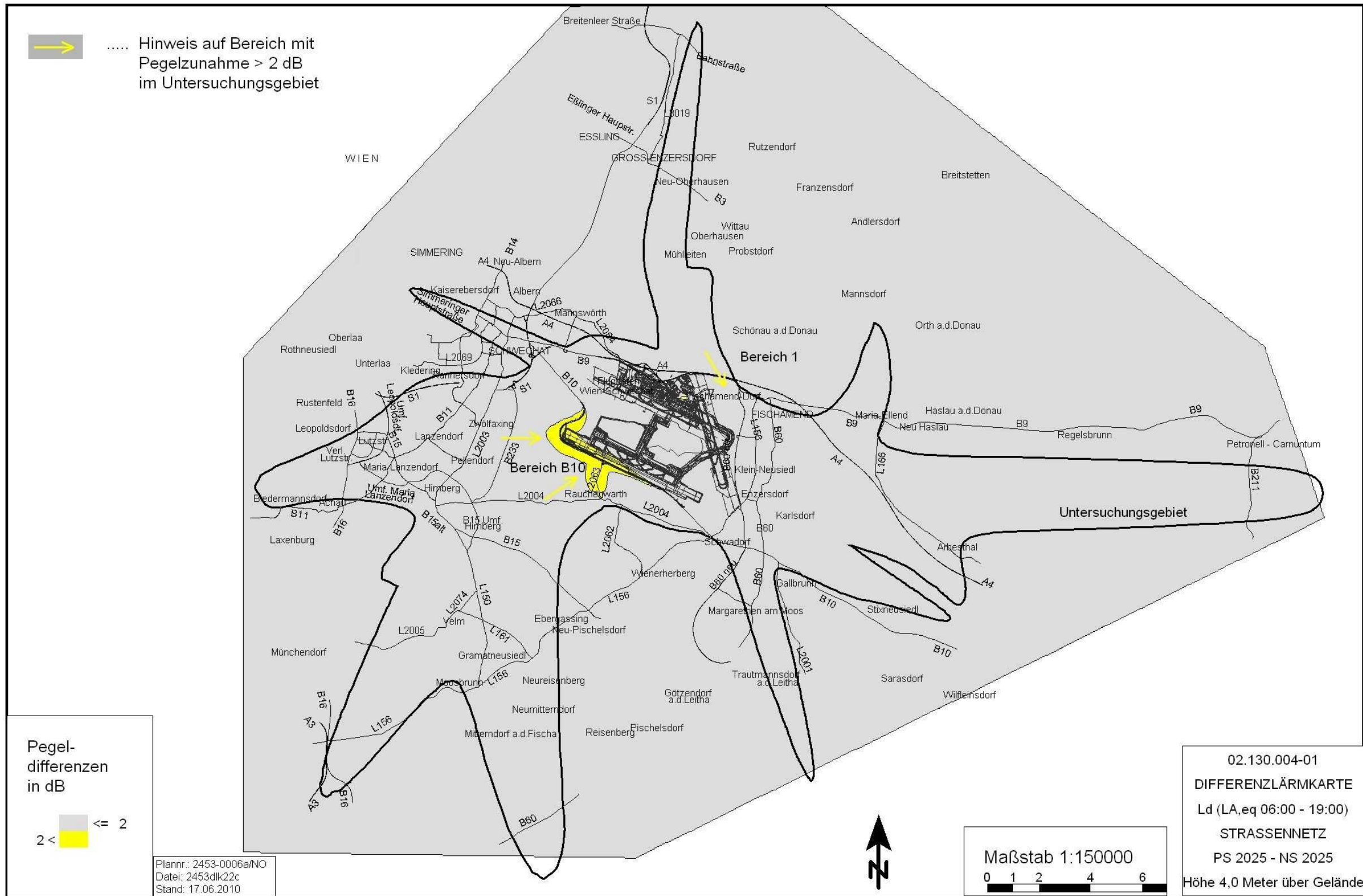


Abbildung 4.3-7: Differenzlärmmkarte Straßennetz Planszenario 2025 - Nullszenario 2025, Ld

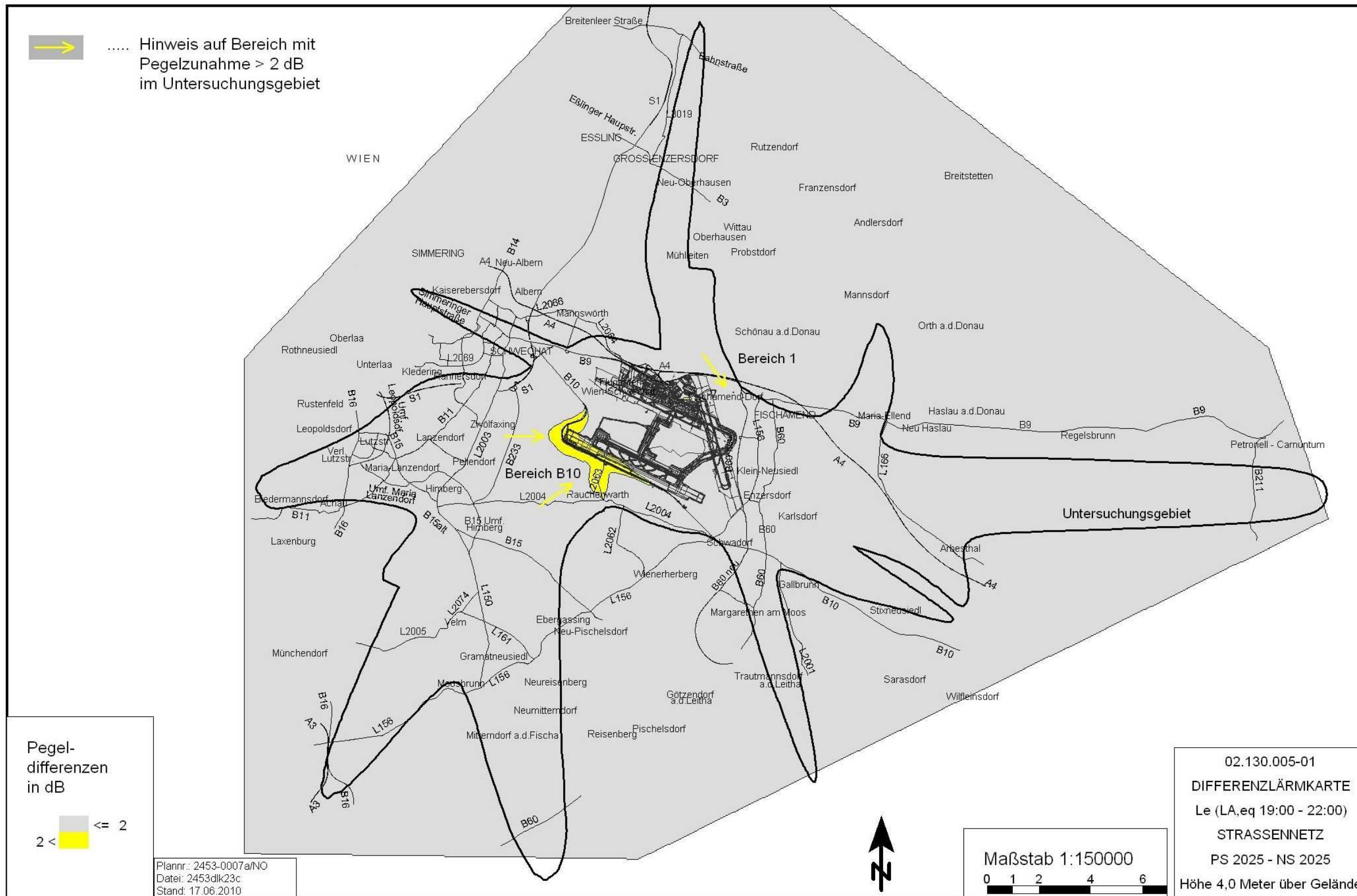


Abbildung 4.3-8: Differenzlärmappe Straßennetz Planszenario 2025 - Nullszenario 2025, Le

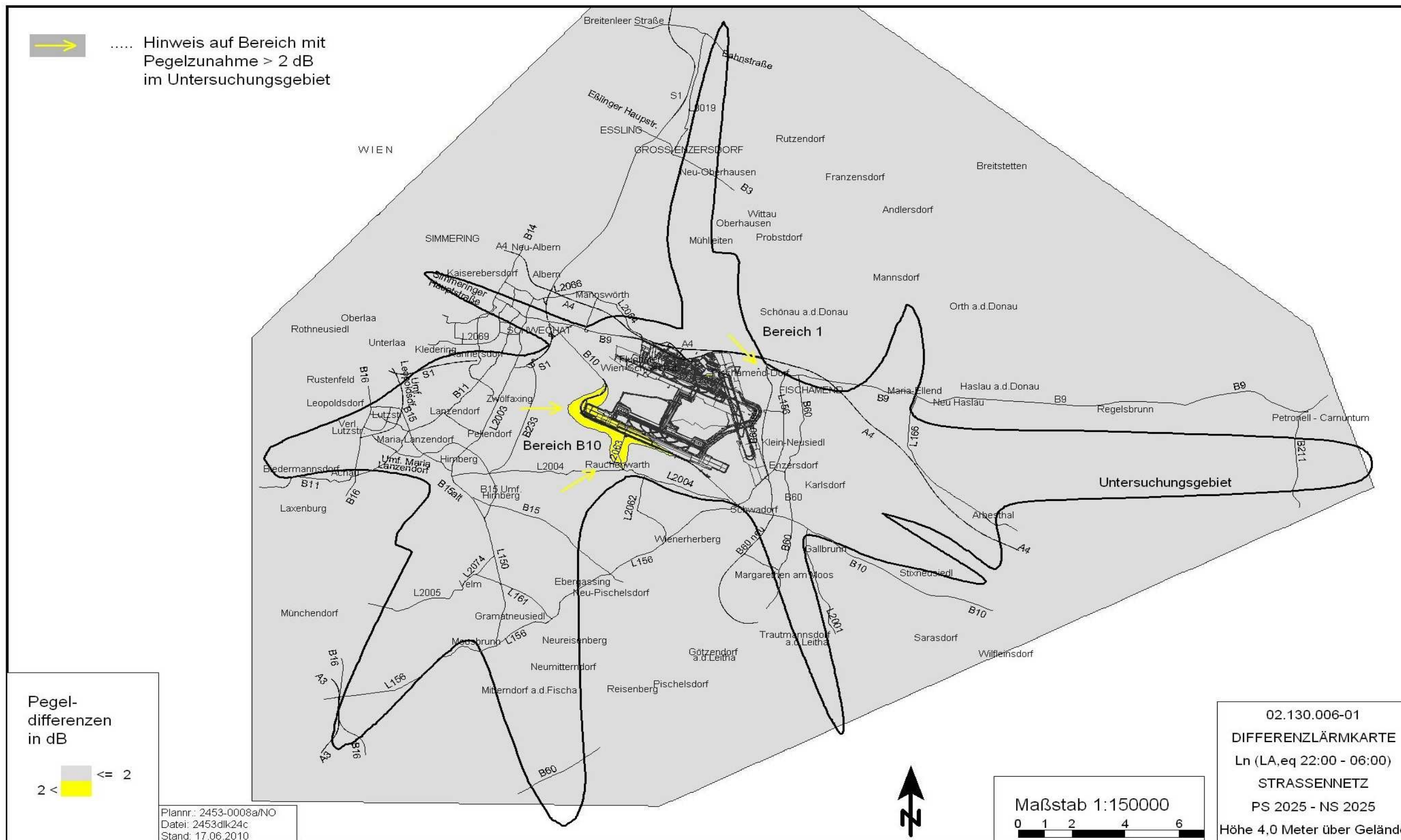


Abbildung 4.3-9: Differenzlärmappe Straßennetz Planszenario 2025 - Nullszenario 2025, Ln